2/2016 März | April € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

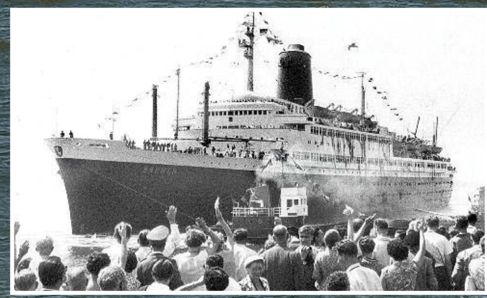
Schiff & Zeit 88

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Schatzschiff San José
Der sensationelle Fund und seine Geschichte

Der Traum von Tirpitz, Raeder & Co.

Wie Deutschland Seemacht wurde



Bremen Neue Technik für die Passagierdampfer-Legende



Nordwestpassage Äußerste Gefahr bei der Mission 1850



Volksmarine Raketenschiffe: modern – robust – kampfstark



Die stählernen Jäger
Das Magazin für Militärgeschichte
Clausewitz Spezial
D: € 9,90 A: € 10,90 CH: sFr 19,80
BeNeLux: € 11,40 Italien: € 12,85
ISBN 978-3-86245-459-4
DEUTSCHE U-BOOTE
Teil 1
1939–1945
Clausewitz Spezial DEUTSCHE U-BOOTE
U 995 in Laboe
Ein Veteran führt durchs Museumsboot
Die Geschichte der deutschen U-Bootwaffe
Technik | Einsätze | Zeitzeugenberichte
Geheime Aufrüstung
Die rasante Aufholjagd der deutschen U-Boot-Entwickler
U-Boot Asse
Die tragischen „Helden" der Atlantikschlacht – so errangen sie ihre Erfolge
Legendärer Typ XXI
Wie Deutschland den U-Bootbau revolutionierte
Jetzt online bestellen unter:
www.clausewitz-magazin.de
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Liebe Leserinnen und Leser,

die Resonanz auf die neue Ausrichtung und die überarbeitete Struktur von *Schiff Classic* ist überwältigend und ich darf Ihnen im Namen von Verlag und Redaktionsteam dafür herzlich Dank sagen! Vor allem die durchgehende Einschätzung, dass sich der Informationsgehalt erhöht und die Vielfalt vergrößert hat, war und ist uns Bestätigung unserer Arbeit, die wir in diesem Jahr und mit Ihrer Hilfe erfolgreich fortsetzen wollen. Eine kleine Auswahl von Zuschriften finden Sie auf Seite 11.

Titelthema dieser Ausgabe ist „Deutschland als Seemacht“, eine historische Betrachtung, die auf eine Kernthese meines verehrten und leider allzu früh verstorbenen akademischen Lehrers Professor Michael Salewski zurückgeht, dass Deutschland nach zwei vergeblichen Versuchen erst nach 1955 eigentlich Seemacht ausüben konnte und dies, ohne eine seemächtige Flotte zu besitzen. Salewski hat damit nicht nur die wissenschaftliche Welt und uns damalige Studenten in Staunen versetzt, sondern auch viele Marineoffiziere, die seinen Vortrag gehört hatten. Er ist erschienen in dem Band *Die Deutschen und die See. Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*, Stuttgart 1998. Die Fortsetzung wurde als Teil 2 vier Jahre später der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Beide Bücher, die vermutlich nur noch antiquarisch erhältlich sind, sammeln die wichtigsten Aufsätze meines Doktorvaters, der sich Zeit seines Lebens als Universitätslehrer und Marineoffizier der Reserve der Erforschung deutscher Marinegeschichte verpflichtet fühlte. Ob *„Kiel und die Marine“*, *„Tirpitz und England“*, *„Das Ende der deutschen Schlachtschiffe im Zweiten Weltkrieg“* oder seine Betrachtung zur *„Weserübung 1905“* (!) – jeder der 41 Aufsätze ist ein intellektuelles Feuerwerk und ein besonderes Lesevergnügen. Maßstäbe hat Salewski übrigens mit seinem dreibändigen Werk über *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945* gesetzt; an dieser umfangreichen wissenschaftlichen Arbeit kommt niemand vorbei, der sich mit der deutschen Kriegsmarine vor und im Zweiten Weltkrieg beschäftigt.

Das Vermächtnis des herausragenden Marinehistorikers Michael Salewski zu bewahren und weiterzutragen – ein „Nachfolger“ ist weit und breit nicht in Sicht –, ist mir als einem seiner Schüler ein besonderes Anliegen. Seine Thesen und Gedanken zur deutschen Marinegeschichte werden daher gelegentlich (wenn es sich thematisch anbietet) in *Schiff Classic* Gegenstand sein – auch, um kontrovers diskutiert zu werden, denn nicht allen Überlegungen und Urteilen des gebürtigen Königsbergers und nachmaligen Kieler Gelehrten mag man vorbehaltlos zustimmen.

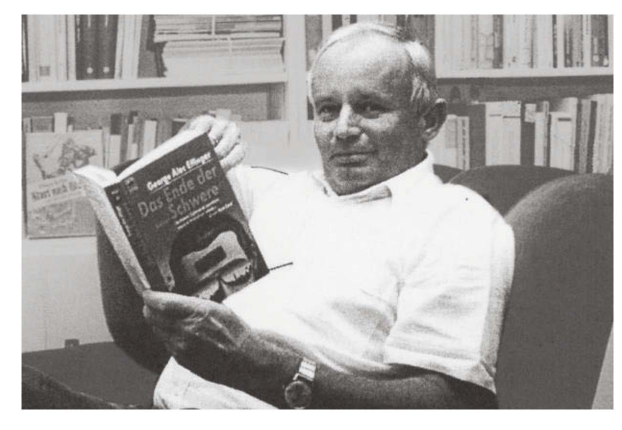
Miteinander zu diskutieren und sich auszutauschen ist ein Motto für 2016; ich ermuntere Sie daher, durch Zuschriften, Themenvorschläge und Aufsätze zum Gelingen von *Schiff Classic* beizutragen. Marine, Meer und Schiffe in Vergangenheit und Gegenwart begeistern, der ganz spezielle maritime *spirit* verbindet!

Viel Vergnügen bei der Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr





Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Dr. Michael Salewski (1938–2010) war Professor für Mittlere und Neue Geschichte an der Christian-Albrechts-Universität Kiel und ein international anerkannter Marinehistoriker. Seine Aufsätze zur deutschen Marinegeschichte sind in zwei Bänden erschienen Foto: Privat

INHALT



DAS TOR STEHT WEIT OFFEN: Das Gemälde mit dem Titel *Auslaufen des U-Bootes* von Franz Radziwill besitzt viel Symbolkraft: Beginn einer erfolgreichen Fahrt oder der Anfang vom Ende?
Foto: Küstenmuseum Wilhelmshaven


MENSCHEN | Entdecker & Eroberer

Wo ist die Nordwestpassage?

Arktische Odyssee

Die Suche nach einer schiffbaren Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik ist Jahrhunderte alt, wurde aber erst um 1850 konkret. Zahlreiche Expeditionen zeugen von dem besonderen Stellenwert

Von Mechthild Opel

S. 22


MENSCHEN | Seemannschaft & Bordleben

Alltag auf Großkampfschiffen Seiner Majestät – Teil 1

„Alle Mann an Deck!"

Nur ein striktes Regelwerk garantierte im Ernstfall den reibungslosen Ablauf eingeübter Routinen. Der Dienst an Bord war alles andere als ein Vergnügen

Von Dr. Armin Kern

S. 30


MENSCHEN | Ereignisse & Schicksale

Maritime Ruhestätten auf dem Friedhof Ohlsdorf

Letzter Hafen Hamburg

Die Hansestadt hat seit Jahrhunderten eine lebendige maritime Tradition, die sich auch an einem ungewöhnlichen Ort zeigt. In Ohlsdorf, dem größten Parkfriedhof der Welt, haben viele Menschen mit unterschiedlichen Verbindungen zur Seefahrt ihren „letzten Hafen" gefunden

Von Britta Heitmann

S. 34


GESCHICHTE | Strategie & Taktik

Die Seine-Flottille 1870/71

Mobile Verteidigung

Im Deutsch-Französischen Krieg bewiesen die Franzosen mit dem Einsatz von Schiffen auf ihrem berühmtesten Fluss großes Geschick – sehr erfolgreich waren sie aber nicht

Von Prof. Dr. W. Eberhard Falck

S. 42


GESCHICHTE | Seeschlachten & Gefechte

Als Spanien die übermächtigen Engländer bezwang

Cartagena 1741

Im Jahr 1741 stach eine britische Armada mit über 180 Schiffen mit 29.000 Mann in See, um das spanische Kolonialreich in Mittel- und Südamerika zu zerschlagen. Doch die Invasion scheiterte und wurde zu einem der größten Desaster der Royal Navy

Von Alain Felkel

S. 48


TECHNIK | Faszination Schiff

Zwei Schornsteine für die *Bremen*?

Technik gegen Tradition

Als neue *Bremen* lief der ehemalige französische Truppentransporter *Pasteur* Ende der 1950er-Jahre für den Norddeutschen Lloyd. Doch mit welcher Ausstattung?

Von Harald Focke

S. 64

Titelbild: Rückkehr der Fregatte *Emden* in den Marinestützpunkt Wilhelmshaven am 4. Juni 2013. Im Hintergrund die Fregatte *Bremen*

Titelfotos: picture-alliance/akg, picture-alliance/dpa (2), Sammlung Opel, US Navy



Dampf-Nostalgie

Ein typisches Binnenschiff der schottischen Westküste

Während des Zweiten Weltkriegs veranlasste die britische Admiralität den Bau von mehr als 100 Flottenversorgern, den sogenannten *Victualling Inshore Crafts (VIC)*. Als Entwurfsgrundlage für das Bauprogramm diente der *Clyde Puffer*, ein typisches Binnen- und Küstenschiff der schottischen Westküste. Die hier abgebildete *VIC 32* wurde 1943 bei der Richard Dunston Werft in Thorne/Yorkshire gebaut. In den Kriegsjahren war das Schiff zunächst in Corpach am Loch Eil stationiert und übernahm die Versorgung der Atlantik-Flotte mit Munition. Später wurde es in Scapa Flow auf den Orkney Inseln eingesetzt, um dort die Flotte mit Flugbenzin zu beliefern. Nach Kriegsende nutzte die Royal Navy das Dampfschiff als Arbeitsboot auf einer Werft, bis es in den 1960er-Jahren abgewrackt werden sollte. Dank einer privaten Initiative konnte die 20 Meter lange und 5,5 Meter breite *VIC 32* erhalten werden und führt heute von ihrem Heimathafen Greenock aus Tagestörns und Ausflugsfahrten durch. Unser Foto entstand im Kaledonischen Kanal. Die beeindruckende Rauchwolke des *Puffers* wird von einer 120 PS leistenden Dampfmaschine erzeugt, die aus einem an Bord befindlichen Kohlenvorrat von insgesamt zwölf Tonnen gespeist wird.

Manuel Miserok

Foto: H. P. Bleck/Sammlung M. Miserok


S.L. VIC 32

Der erste Panzerkreuzer der Kaiserlichen Marine kostete 18.945.000 Reichsmark, lief 18,7 Knoten, hatte eine Maschinenleistung von 13.622 PS in vier Wasserrohr- und acht Zylinderkesseln und eine Besatzung von 621 Mann Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

Großer Kreuzer *Fürst Bismarck*

Schwere Artillerie und starke Panzerung

In den 1890er-Jahren schwelte ein Konflikt zwischen dem Reichsmarineamt und dem Oberkommando der Marine in der Frage zukünftiger Kreuzer. Während Letzteres unter dem maßgeblichen Einfluss von Admiral Alfred von Tirpitz den Schlachtflottenbau favorisierte und als Kreuzerkomponente nur kleine, schnelle und relativ schwach bewaffnete Aufklärungskreuzer wünschte, forderte das Reichsmarineamt kampfstarke Kreuzer. Ihr Vertreter, der Staatssekretär und Vizeadmiral Hollmann, wollte den mit *Kaiserin Augusta* und der *Victoria-Luise*-Klasse eingeschlagenen Weg fortsetzen. Er strebte – nach ausländischem Vorbild – einen Panzerkreuzer an, der neben schwerer Artillerie auch einen starken Schutz erhielt und als Kreuzer I. Klasse bezeichnet wurde.

Seine Argumentation: Ein derartiges Schiff würde aufgrund von Armierung und Panzerung sowohl für die bewaffnete Aufklärung in der heimischen Flotte wie auch als stolzer Repräsentant deutscher Interessen im Ausland bestens tauglich sein. Im Reichstag und in der (von den Flottenvereinen beeinflussten) Öffentlichkeit fand die Version des Reichsmarineamtes breite Zustimmung, wobei die quantitativ und qualitativ völlig unzureichende Besetzung der ostasiatischen Station durch deutsche Schiffe im Gegensatz zu allen anderen Großmächten den Ausschlag gab.

Gebaut wurde *Fürst Bismarck* 1896 bis 1900 auf der Kaiserlichen Werft in Kiel. Am 1. April 1900 von der Marine übernommen, lief das Schiff am 30. Juni desselben Jahres nach Ostasien aus, wo es während des Boxer-Aufstandes als Flaggschiff des deutschen Kreuzergeschwaders diente. Bis 1909 blieb *Fürst Bismarck* im Fernen Osten, Instandsetzungen wurden in Japan und Tsingtau durchgeführt, deren Kaiserliche Werft seit 1905 über ein 17.000-Tonnen-Schwimmdock verfügte.

Am 13. Juni kehrte der Kreuzer in heimatliche Häfen zurück und wurde vorläufig außer Dienst gestellt. In Kiel zum Torpedoschulschiff umgebaut, fand das Schiff während des Ersten Weltkriegs dann allerdings Verwendung als Ziel- und Maschinenschulschiff. Nach Kriegsende wurde es endgültig außer Dienst gestellt (31. Dezember 1918), es folgten die Ausmusterung (17. Juni 1919) und der Abbruch in Rendsburg-Audorf (1919/20).

GSW

Internationale Schiffe

Innovative Technik

Tarnkappen-Zerstörer



Vor ihrer Indienststellung wird die *Zumwalt* derzeit ausgiebigen Tests unterzogen

Foto: picture-alliance/abaca

Der weltgrößte Zerstörer, die *USS Zumwalt*, lief Anfang Dezember zu Probefahrten in den Atlantik aus. Der 183 Meter lange und 15.000 Tonnen verdrängende Tarnkappen-Riese ist komplett mit Stealth-Technik ausgestattet und kann folglich von feindlichem Radar nicht erfasst werden. Von zwei Gasturbinen angetrieben, mit modernster Waffentechnik und einem extrem scharfen Bug versehen, kommt das innovative Kriegsschiff mit einer verringerten Crew von 140 Mann aus, da vieles vollautomatisch läuft. In diesem Jahr soll der Zerstörer in Dienst gestellt werden. *GSW*

Hätten Sie's gewusst?

Für den ersten Kreuzzug 1098 stellte Venedig (gegen gute Bezahlung) eine Flotte von 80 Galeeren, 55 kleineren Kriegsschiffen und 72 Transportschiffen zur Verfügung.

Vom 17. bis Anfang des 19. Jahrhunderts wurden in England und in den Niederlanden Segelschiffe 1. Ranges als Orlogschiffe bezeichnet.

Zum Schutz des Unterbodens von Holzschiffen wurde ein Gemisch aus Teer, Tran, Schwefel, Harz und zerstoßenem Glas verwendet. Diese sogenannte Salbe wurde später durch besser schützenden Kupferbeschlag ersetzt.

Die Hauptkampfkraft venezianischer Kriegsgaleeren bestand in der großen Beweglichkeit und Manövrierfähigkeit, in Wurfmaschinen auf dem Vorderkastell und den Handwaffen der Mannschaft.

Das Reichsmarineamt war von 1889 bis 1919 die oberste Verwaltungsbehörde der Kaiserlichen Marine. Geführt wurde das Amt von einem Admiral als Staatssekretär, der Mitglied der Reichsregierung war und dem Kaiser als Inhaber der Kommandogewalt direkt unterstand.

Elbe 1, das legendäre Feuerschiff auf der äußersten Position der Elbe, wurde in seiner 40-jährigen Dienstzeit 50 Mal gerammt, ging aber nie unter. Das Schiff dient heute als Museum und richtet unter anderem auch Trauungen aus (Tel. 04721 700719).



Admiral Eduard von Capelle (1855–1931) war von 1916 bis 1918 Staatssekretär im Reichsmarineamt

Foto: Sammlung GSW



Foto: picture-alliance

»Die Schiffe, welche die Südsee befahren, sind wie Häuser. Wenn ihre Segel ausgerollt sind, gleichen sie großen Wolken am Himmel.«

Ein chinesischer Historiker über die Schatzschiffe der Ming-Dynastie im frühen 15. Jahrhundert

Seemannsgarn

Klabautermänner

Norddeutsche Seeleute machen dieses Wesen bis heute dafür verantwortlich, wenn es auf ihrem Schiff nicht mit rechten Dingen zugeht



Hat zwar keinen feuerroten Kopf, aber den obligatorischen Holzhammer dabei: ein Klabautermann, der Piraten das Fürchten lehrt Foto: picture-alliance/die KLEINERT.de

Er ist eine Art Schiffskobold mit einer Größe von etwa zehn Zentimetern, einem feuerroten Kopf und einem weißen Bart. Der kleine Kerl trägt Matrosenkleidung, führt stets einen Holzhammer mit und hockt gewöhnlich unter der Ankerwinde. Bei stürmischer See steht er am Mast, geht aber von Bord, wenn das Schiff nicht mehr zu retten ist: der Klabautermann. Sein Name stammt vermutlich vom mundartlichen *klabastern*, was so viel bedeutet wie unaufhörlich poltern oder klopfen. In Ostfriesland heißt er auch Kalfatermann. Der bekannteste Nachfahre der Klabautermänner ist Pumuckl, der sich in einer Münchner Schreinerwerkstatt eingerichtet hat. *GSW*

Brauchtum

„Er soll dreimal gekielt werden“

Der Begriff Kielholen bezeichnet das seitliche Umlegen eines Schiffes zwecks Inspektion oder Reparatur. Es gibt aber noch eine andere Bedeutung

Vom 17. bis zum 19. Jahrhundert war das sogenannte Kielholen oder Kielen eine barbarische körperliche Disziplinarstrafe, die erstmals in Holland gegen Ende des 16. Jahrhunderts erwähnt wurde. In einer ostindischen Reisebeschreibung von 1716 heißt es:

„Dem Verbrecher macht man ein Seil um den Leib, sein Gesicht und die Ohren aber verbindet man ihm mit einem Schwamm, der in Öl getränkt ist, damit ihm kein Wasser in Mund, Nase und Ohren laufe. Darauf wird ihm an den in der Mitte seines Leibes befestigten starken Gürtel oder Seil Gewicht angehängt, ein anderes starkes Seil unter das Schiff durchgezogen, daran er mit dem Gürtel festgemacht, auf der einen Seite des Schiffes hinaus in die See gestürzt, unter dem Schiff weg und auf der anderen Seite wieder in dasselbe gezogen wird. Dass man ihm aber Gewicht anhängt, geschieht deswegen, damit er desto ehe sinken und an dem Kiel oder an der Schärfe des Schiffes im Durchziehen nicht anstoßen möge, denn er anders den Kopf leicht verlieren könnte.“

Nicht die Dauer unter Wasser entschied über Leben und Tod, sondern wie schwer die Verletzungen waren, die sich der Delinquent bei der Berührung mit dem Schiffsrumpf zuzog. Raue und scharfkantige Ablagerungen wie etwa Muscheln oder Seepocken waren äußerst schmerzhaft. Maßgeblich war die Geschwindigkeit, mit der das Tau unter dem Schiff durchgezogen und ob die Tortur längsschiffs oder querschiffs befohlen wurde. Beim langsamen Durchziehen querschiffs gab es Überlebenschancen, beim schnellen Durchziehen längsschiffs in der Regel nicht. GSW



Auf dem Schiff in der Mitte wird ein Mann gekielholt. Gemälde von Lieve Verschuier
Foto: akg-images/Quint & Lox

Aus der Kombüse

Heute: Matjes mit Stipp

Der junge, besonders milde Hering namens Matjes ist ein absoluter Klassiker – hier aber mal etwas anders: Matjes in Filets teilen, die Schwänze entfernen und gründlich mit Wasser abspülen, dann den Fisch und die Zwiebelringe anrichten.

Speckwürfel in etwas Margarine auslassen und darin die klein geschnittenen Zwiebeln glasig dünsten. Dann beides aus der Pfanne nehmen und zur Seite stellen. Die Margarine zum ausgelassenen Fett geben, erhitzen und mit einer entsprechenden Menge Mehl eine Mehlschwitze herstellen. Die Masse je zur Hälfte mit Milch und Wasser verdünnen, bis sich eine dickflüssige Konsistenz ergibt, und etwa zwei Minuten kochen lassen (dann verflüchtigt sich der Mehlgeschmack). Jetzt den Speck, die Zwiebeln und Senf hinzugeben und gut verrühren. Je nach Gusto mit Salz oder noch mehr Senf abschmecken. Zu den Matjes mit Stipp passen am besten Pellkartoffeln und ein trockener Weißwein. Guten Appetit!

Dieses Rezept und viele andere finden Sie in dem empfehlenswerten, mit vielen Geschichten angereicherten *Seenotretter-Kochbuch*, erschienen bei Koehler, Hamburg, www.koehler-mittler-shop.de.

Zutaten (für 4–6 Personen)
10 holländische Matjes
Kartoffeln
1–2 Gläser mittelscharfer Senf
6 große Zwiebeln, 250 g Speckwürfel
Mehl, Milch



Klassischer Matjes mit Zwiebelringen, aber noch ohne den leckeren Stipp
Foto: picture-alliance/Westend61

Blühender Diamantenhandel

Die nach dem deutschen Kaufmann Adolf Lüderitz benannte Lüderitzbucht ist bereits im Jahre 1488 entdeckt worden



Am 1. November 1909 erhielt Lüderitzbucht die Stadtrechte Foto: Sammlung GSW

Bartholomeu Diaz de Novaes lebte von 1451 bis 1500, war ein portugiesischer Seefahrer und landete im Jahr 1488 an der nach ihm benannten späteren Diaz-Spitze im südlichen Afrika. Doch besiedelt wurde die zunächst „Angra Pequena“ genannte Bucht erst nach Ankauf durch den Bremer Großkaufmann und ersten deutschen Landbesitzer im heutigen Namibia, Adolf Lüderitz, am 1. Mai 1883. In der Folgezeit ging es nur langsam voran. Wegen Süßwassermangels haperte es an einem florierenden Handel, die „Deutsche Kolonialgesellschaft“, die einen Dampfkondensator zur Besserung der Wasserversorgung installierte, verzeichnete für 1897 ganze sechs Holz- und Wellblechhäuser. Den ersten wirtschaftlichen Schub erlebte die Siedlung durch ihre Funktion als Etappenstadt während des Nama-(Hottentotten-)Aufstandes. Beim Bahnbau gefundene Diamanten machten die Gegend über Nacht zum Publikumsmagneten, ein ungeahnter Aufschwung war die Folge, der sich in Reichtum und Preissteigerungen niederschlug. Ein Zeitzeuge hielt in seinem Tagebuch die Verhältnisse fest: „Am Abend, wenn die Geschäfte ruhen, müssen die Farbigen auf ihrer außerhalb der Stadt befindlichen Werft (Dorf) sein, wo sie unter Aufsicht in ihren landesüblichen Pontoks oder Wellblechbaracken wohnen. Dann sind die Weißen unter sich und es beginnt ein Leben wie in einer europäischen Großstadt. Ich habe in Lüderitzbucht zur Karnevalszeit Maskeraden mitgemacht, bei denen es hoch herging. Viel Champagner wurde getrunken, denn in der Stadt wird rasend verdient und auch wieder ausgegeben. Viel Geld wird umgesetzt und alles ist sehr teuer.“

Der südafrikanische Diamantenproduzent De Beers Corporation bezeichnete die deutsche Diamantengewinnung allerdings als große Gefahr für die Stabilität des bis dahin von ihr beherrschten Marktes. So bereitete die Südafrikanische Union die Besetzung Südwestafrikas vor: Am 19. September 1914 landeten ihre Truppen in Lüderitzbucht, die deutschen Minengesellschaften wurden in die „Consolidated Diamond Mines“ überführt. *GSW*

Briefe an die Redaktion

Zu Schiff Classic 1/2016

Liebe *Schiff-Classic*-Redaktion,
vielen Dank für Ihre informative Ausgabe *Schiff Classic* 1/2016, die ich als langjähriges Mitglied der DGSM mit großem Interesse gelesen habe. Der Artikel zur Korvette *Gazelle* ist besonders durch das Bild gekennzeichnet, weil es eine Szene zeigt, die für mich besonders reizvoll ist. Ich arbeite an einer Geschichte der Signalbücher in der Seeschifffahrt. *Gazelle* zeigt nach dem *Commercial Code of Signals* von 1857 das Signal BNH = „Bleiben Sie in Rufweite“. Der dänische Segler antwortet korrekt mit dem Bestätigungswimpel „C“ unter dem Namenswimpel. Das Bild wirkt durch die Darstellung der Signalisierung besonders lebendig und verdeutlicht damit eindrucksvoll den seemännischen Alltag. Weiterhin viel Erfolg und mit maritimen Grüßen

Detlef Hechtel

Sehr geehrter Herr Dr. Schulze-Wegener, ich gehöre hoffentlich zu den ersten Mitgliedern der DGSM, die Ihnen zu Ihrer neuen Funktion herzlich gratulieren. Anlass ist für mich die erste Ausgabe unter Ihrem Kommando (um im maritimen Bild zu bleiben). Es freut mich unter anderem, in dem neuen Heft Elemente entdeckt zu haben, die ich bisher vergeblich als Denkanstoß vorgeschlagen hatte. (...)

Bernd Oesterle, Ehrenvorsitzender der DGSM

Vielen Dank für das neue Heft, das mit der Mischung aus spannenden und neuen Themen viel interessanter ist als vorher. Eine Anregung habe ich: bitte mehr Leserbriefe. Ich bin schon sehr gespannt auf die nächsten Nummern. Herzliche Grüße sendet Ihr treuer Leser

Michael Wilde, Hamburg

Sehr geehrter Herr Dr. Schulze-Wegener, zum Jahreswechsel sende ich Ihnen im Namen der DGSM Regionalgruppe NRW herzliche Grüße und die besten Wünsche für das kommende Jahr! Zur ersten Ausgabe von *Schiff Classic* unter Ihrer Regie möchte ich Sie herzlich beglückwünschen! Die Zeitschrift ist deutlich abwechslungsreicher und wissenschaftlich fundierter geworden! Gern möchte die Regionalgruppe NRW Sie auf diesem Weg unterstützen. Ich hoffe auf eine fruchtbare Zusammenarbeit. (...)

Ronald Hopp, Regionalleiter DGSM

„Unternehmen Rheinübung“, Schiff Classic 1/2016

Meinen Glückwunsch zum neuen Heft! Bis auf einen Fauxpas bei der Bildunterschrift auf Seite 17 schöne Artikel, besonders der zu Leif Eriksson ist sehr gut recherchiert. *Dr. Peter Schenk, Berlin*

Anm. d. Redaktion: Das Foto auf Seite 17 zeigt das als Spitzenschiff vorauslaufende Schlachtschiff Bismarck und den Bug des in seinem Kielwasser laufenden Schweren Kreuzers Prinz Eugen.

Ich möchte Sie auf zwei Fehler in der letzten Ausgabe hinweisen, die mir aufgefallen sind. Erstens Seite 14: Die Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* sowie die Schweren Kreuzer *Admiral Hipper* und *Admiral Scheer* versenkten 1940/41 insgesamt 48 Schiffe, heißt es dort. Dies ist nicht ganz korrekt, weil sich unter diesen Schiffen einige Prisen befanden, die französische Häfen erreichten und in die deutsche Handelsflotte eingegliedert wurden. Es müsste also heißen: versenkten beziehungsweise erbeuteten insgesamt 48 Schiffe. Zweitens Seite 23: Die Überlebenden der *Bismarck* waren insgesamt 115 Seeleute, davon wurden 110 durch den britischen Schweren Kreuzer *Dorsetshire* und den Zerstörer *Maori*, zwei von dem deutschen *WBS Sachsenwald* und drei vom deutschen U-Boot U 74 (Kentrat) gerettet und nicht, wie im Beitrag angegeben, durch *Sachsenwald* und U 74 fünf bzw. drei Seeleute.

H. J. Bachmann

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



AUFBRUCH: Die Fregatte *Emden* und die Korvetten *Oldenburg* und *Braunschweig* verlassen am 4. Februar 2013 den Marinestützpunkt Wilhelmshaven Foto: picture-alliance/dpa

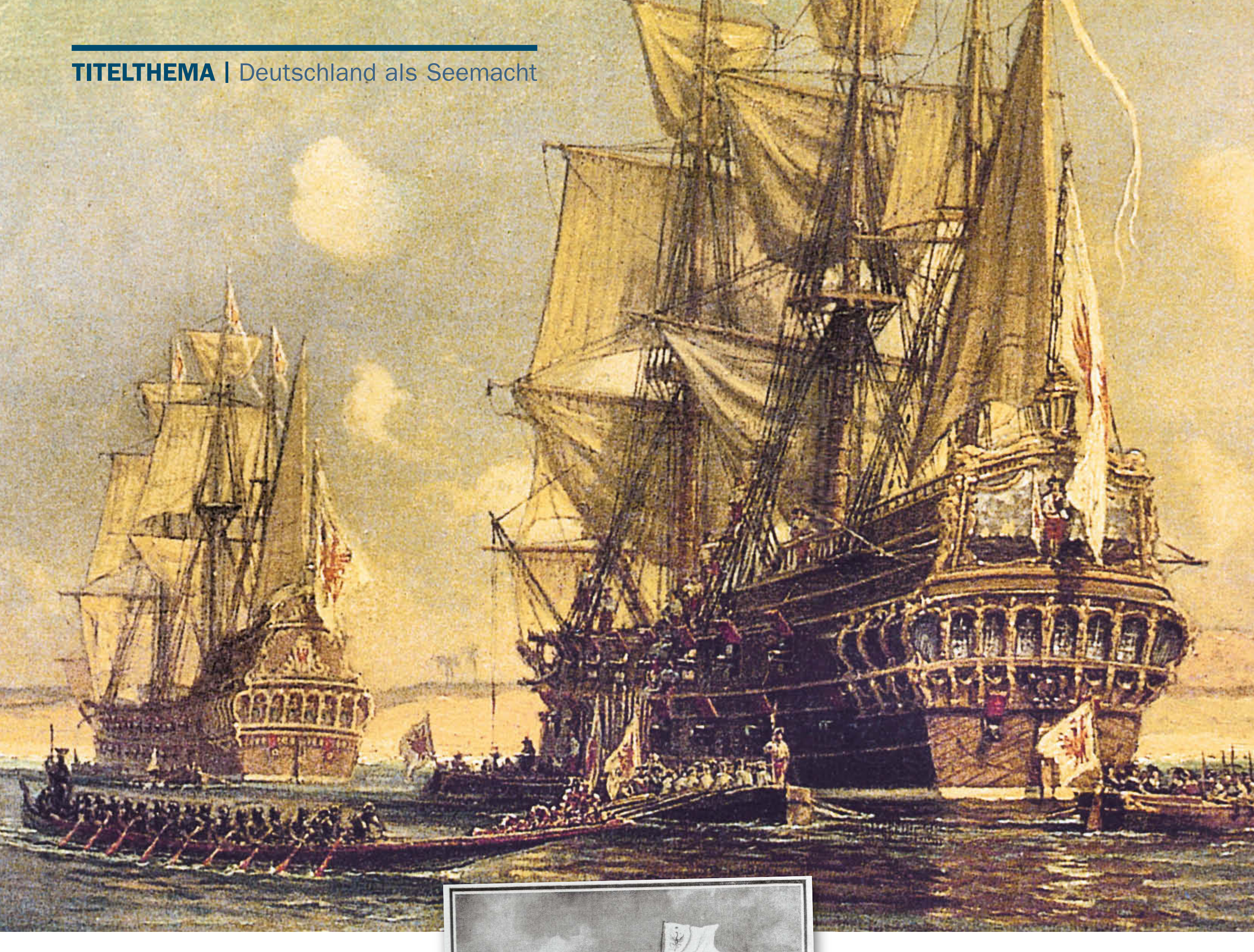

Auf dem Weg zur maritimen Größe?

„Germania auf dem Meere“

Im Kaiserreich Wilhelms II. und in der Hitler-Diktatur musste der Anspruch auf Weltgeltung scheitern, weil die Deutschen die See nicht verstanden. Warum hat sich das deutsche maritime Selbstverständnis fundamental geändert? Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

5 kurze Fakten

ZEIT: 1756–1815, 1955 bis heute
ORT: Atlantik, Mittelmeer, Indischer Ozean
GRUND: Bündniszugehörigkeit
EREIGNIS: Ausüben von Seemacht



Daran hätten die Großadmirale Alfred von Tirpitz und Erich Raeder ihre helle Freude gehabt: Im Oktober letzten Jahres fand die „At-Sea-Demonstration 2015“ (ASD 15) des Maritime Theater Missile Defence Forums (MTMD-F) in den schottischen Hebriden statt. Alles, was maritimen Rang und Namen innerhalb der NATO hatte, fand sich dort ein. Mit neun Zerstörern und Fregatten aus acht Nationen, darunter sechs der modernsten Luftverteidigungsschiffe der Welt, operierte einer der größten Verbände der vergangenen Jahre in einer gemeinsamen Übung. Die Deutsche Marine, die an allen operativen Planungen führend beteiligt war, stellte vier Stabsoffiziere sowie den Chef des Stabes und besetzte damit eine prominente Position.

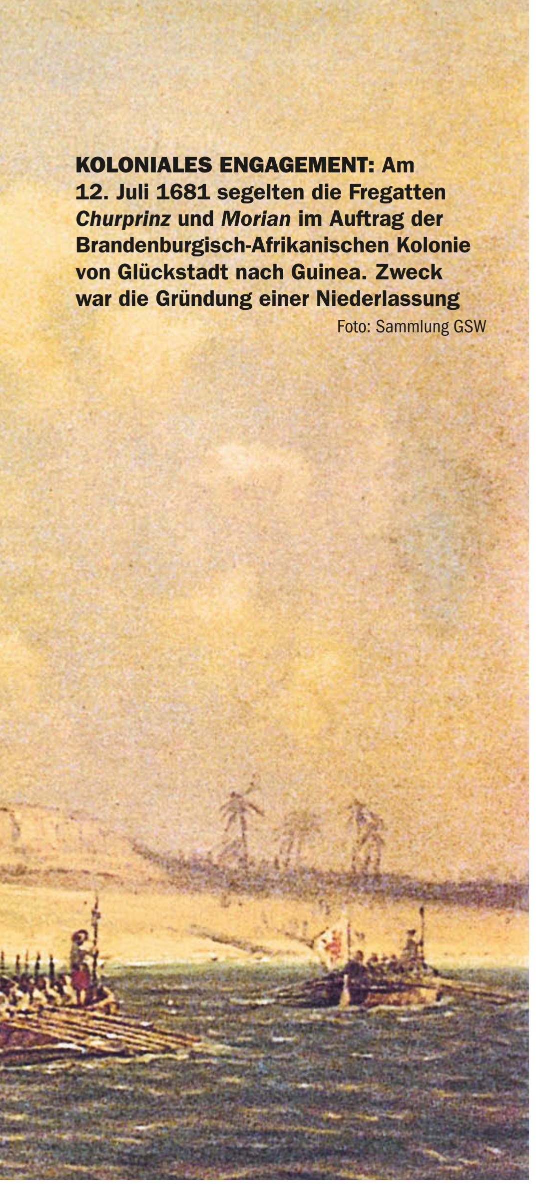
Die Marine Deutschlands ist als Bestandteil der westlichen Allianz zu einem geachteten und geschätzten, vor allem zuverlässigen Partner herangewachsen, der verantwortungsvolle Aufgaben übernimmt. Dabei ist es völlig gleichgültig, dass Deutschland weder Flugzeugträger noch Schlachtschiffe besitzt, was Tirpitz freilich mit Argwohn betrachtet, seinen navalistischen Phantasien aber keinen Abbruch getan hätte … Seit Deutschland nicht gegen, sondern mit den ehemaligen Konkurrenten arbeitet, übt das traditionell kontinental bestimmte Binnenland Seemacht aus – eben ohne eigentlich Seemacht zu besitzen.

STOLZE SCHIFFE: Die Kurbrandenburgische Flotte des Großen Kurfürsten war vor allem in Afrika (Aufbau von Kolonien) und gegen schwedische Schiffe eingesetzt. Ausschnitt aus einem Gemälde von Lieve Verschuier von 1684 Foto: Sammlung GSW

Eine gewagte These?

Durch diese Feststellung rückt eine seltsam anmutende Theorie in den Vordergrund: Müssen Seemächte überhaupt über Seemacht, also möglichst viele Seestreitkräfte, verfügen? Kann eine Seemacht keine Seemacht sein? Ja, und Deutschland beweist es. Wie im Editorial erwähnt, war dies die ebenso verführerische wie eigentümliche These des Kieler Professors und Marinehistorikers Michael Salewski, die nichts von ihrer Strahlkraft verloren hat. Sie bestätigt sich heute mehr denn je.

Deutschland war bis Mitte des 19. Jahrhunderts Kontinentalmacht im Herzen Europas, die Hanse des Mittelalters, die gern als Argument für die Ausübung von Seemacht ins Feld geführt wird, lediglich ein In-



KOLONIALES ENGAGEMENT: Am 12. Juli 1681 segelten die Fregatten *Churprinz* und *Morian* im Auftrag der Brandenburgisch-Afrikanischen Kolonie von Glückstadt nach Guinea. Zweck war die Gründung einer Niederlassung
Foto: Sammlung GSW

strument mit wirtschaftlichen, nicht aber mit wirklichen militärischen Dimensionen. Der Große Kurfürst hatte es dann mit seinen Schiffen zwar bis nach Afrika gebracht und angemietete gegen die Schweden geführt, mehr aber nicht, weil sich die realen Gegebenheiten in Preußen einer großen Flotte versperrten. Und Friedrich der Große musste im 18. Jahrhundert keine eigenen Schiffe ins Wasser setzen, weil Preußen über Hannover mit der Seemacht England verbündet war. Der weltweit ausgetragene Siebenjährige Krieg (1756–1763) fand daher für den Preußenkönig, der genau wusste, mit England einen seemächtigen Partner an seiner Seite zu haben, nur auf dem Festland statt.

England beherrschte fortan die Meere. An der epochalen Bedeutung von Admiral Nelsons Sieg bei Trafalgar 1805 konnte nicht der mindeste Zweifel bestehen, der geradezu ein Paradebeispiel für den Gegensatz von „kontinental“ und „maritim“ wurde. Wenn man so will, war die Epoche von 1756 bis 1815 die erste ernstzunehmende maritime Periode in der deutschen Geschichte. Die deutsche Marinebegeisterung von 1848 mit dem Höhepunkt der Reichsflotte war die Idee einzelner Besessener, die von ganz realpolitischen Motivationen getrieben waren – und scheiterte nicht nur an den unfertigen maritimen Rahmenbedingungen hierzulande, sondern an den handfesten Interessen Englands, Dänemarks und Russlands, die deutsche Alleingänge zur See nicht zuließen. Michael Salewski nannte diese Reichsflotte, die 1853 auf der Weser versteigert wurde und von der einzelne Schiffe in den Bestand der preußischen, später der Marine des Norddeutschen Bundes und der Kaiserlichen Marine übergingen, daher folgerichtig eine „politische Fata Morgana“. Seemacht zu sein, hatte man gründlich verwirkt. Von da an dauerte es bis 1955, bis Deutschland endlich Seemacht wurde – dazwischen lagen unendlich viele Missverständnisse und Millionen Tote.

Betrachtet man die jeweiligen Höhepunkte vermeintlicher deutscher Seemachtentfaltung – 1848/49, 1898 bis 1908, 1938 bis 1941 – so treten genau diese Jahre vor unser geistiges Auge, in denen die Großen zur See den Deutschen Breitseite gaben: 1848 England und Frankreich; 1898 (Erstes Flottengesetz) bis 1908 (Flottennovelle, die den Schiffsbestand jedoch nicht mehr erhöhte) forderten Wilhelm II. und Tirpitz mit ihrer Marinerüstung England herau;, am 27. Januar 1939 (Z-Plan) und 28. April 1939 (Kündigung des deutsch-englischen Flottenvertrages von 1935) stellte Adolf Hitler endgültig die Weichen für den Krieg gegen das Inselreich.

„Man kann leicht erkennen, wie die Spannungen mit der europäischen Seemacht England immer dann größer wurden, wenn

„Das Deutsche Reich von 1848 wollte sich in der deutschen Seemacht finden und scheiterte gerade an ihr“

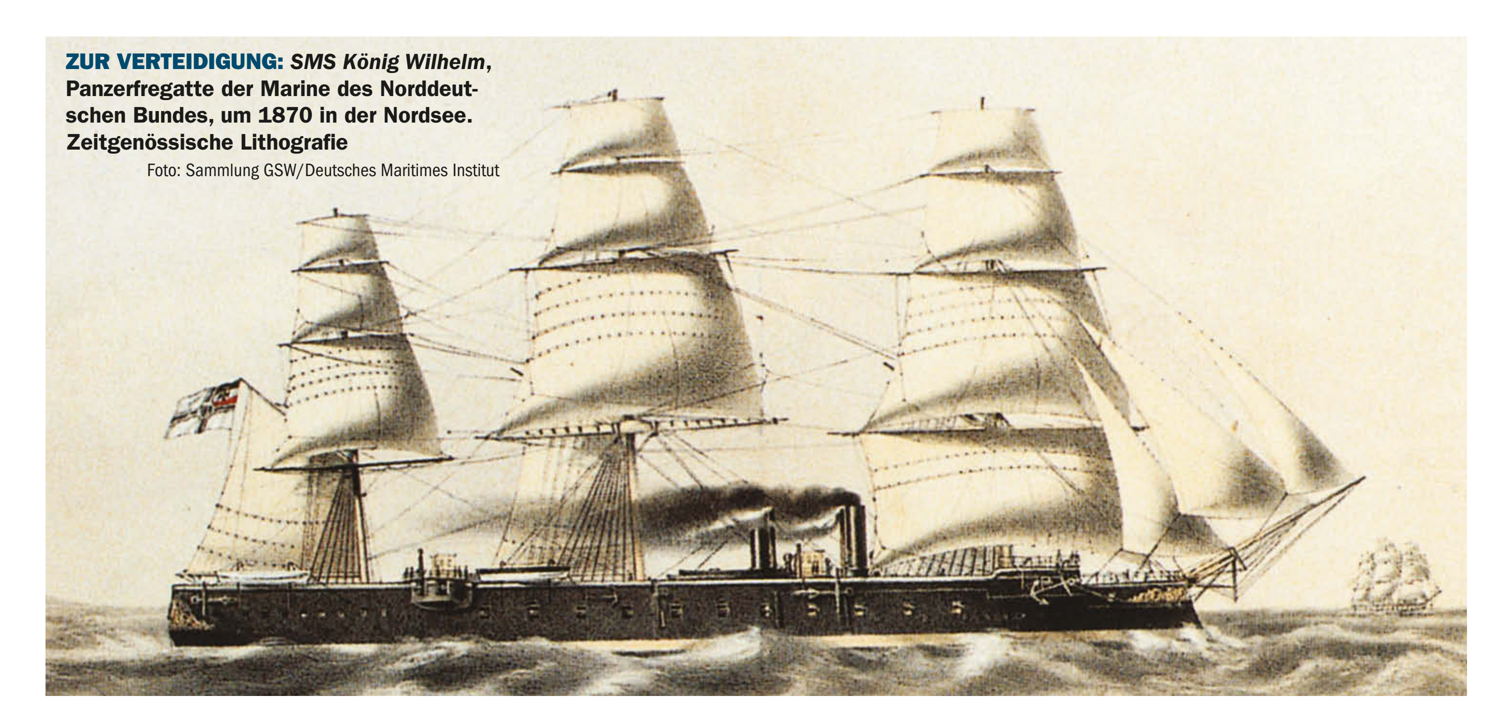
Professor Dr. Michael Salewski

Kontinentales Denken

Dass sich die Preußen im Krimkrieg (1853–1856) nicht auf die Seite Englands schlugen, haben ihnen die Engländer nie verziehen. Preußen hätte sich als maritimes Kraftzentrum, das die Insel mit Schiffen für den dringend benötigten Nachschub zur fernen Krim hätte unterstützen können, bestens in Szene gesetzt, doch Friedrich Wilhelm IV. blieb neutral. Seine Interessen und noch viel mehr die Interessen seines Bruders, der als Wilhelm I. König von Preußen und Deutscher Kaiser war, galten allein dem Kontinent, nicht der See. Die Chance, durch England



„GERMANIA AUF DEM MEERE“: Das Gemälde von Lorenz Clasen ist eine allegorische Darstellung der Reichsflotte als Repräsentantin eines geeinten Deutschlands
Foto: Sammlung GSW/Deutsches Maritimes Institut



ZUR VERTEIDIGUNG: ***SMS König Wilhelm*****, Panzerfregatte der Marine des Norddeutschen Bundes, um 1870 in der Nordsee. Zeitgenössische Lithografie**
Foto: Sammlung GSW/Deutsches Maritimes Institut

Deutschland in die Planungs- und Realisierungsphase seines maritimen Anspruches geriet, wie sie sich abschwächten, wenn der maritime Faktor in Deutschland wieder in den Hintergrund trat." (Salewski) Die sanfte Annäherung kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1912/13 zeigte diesen Trend und auch die Jahre 1923 bis 1929, als die Versailler Bestimmungen der Reichsmarine klare Grenzen setzten.

Wilhelm II. und Tirpitz erlagen dem fatalen Irrtum, eine mächtige deutsche Flotte völlig unabhängig von den Seeinteressen anderer Nationen, allen voran Englands, bauen zu können; sie mussten damit die maritime Weltmacht England geradezu provozieren; Hitler und sein Großadmiral Erich Raeder sahen ihre Zukunftsflotte gar als Trumpf im Werben um ein Bündnis mit England, das ihnen Teilhabe an Seemacht durchaus zubilligte, wie der Flottenvertrag von 1935 zeigte.

Die diktatorische Aggressivität, mit der Kaiser und „Führer" ihre Schiffe aus dem nassen Dreieck der Deutschen Bucht heraus in das weltweite politische Machtspiel einzubringen versuchten, stand dabei in krassem Gegensatz zu einer überragenden mentalen Grundeigenschaft maritim handelnder Staaten: ihrer auf Langfristigkeit ausgelegten liberalen Gelassenheit.

Langer Prozess

Die Entwicklung von Seemacht ist ein epochaler Prozess und keine Angelegenheit von ein paar Jahren: die naturgemäß langen Bauphasen von Schiffen, die Ausbildung des Personals, Stützpunkte (um weltweit operierende Schiffe versorgen zu können), in Generationen gesammelte Erfahrungen und allmählich sich herausbildendes maritimes Brauchtum gaben den Takt vor, nicht hastige, von politischen Konjunkturen und privatem Ehrgeiz getriebene Bauchentscheidungen. Ob Spanien, Portugal, Frankreich, Holland, die USA, Japan oder eben England: Sie alle haben sich erst in langsamen, teils schmerzhaften Prozessen zu Seemächten verpuppt. Dass ausgerechnet Tirpitz das harsche Urteil über die deutsche maritime Mentalität fällte, muss dabei wie ein Treppenwitz der Weltge-

MIT SCHAUM VOR DEM MUND

Kaiser Wilhelm II. und Hitler versuchten mit diktatorischer Aggressivität ihre Schiffe aus dem nassen Dreieck der Deutschen Bucht heraus in das weltweite politische Machtspiel einzubringen



IN VOLLEM ORDENS-SCHMUCK: **Großadmiral Alfred von Tirpitz (1849–1930)**

Foto: Sammlung GSW



RISIKOBINDUNG Tirpitz' Flottenpolitik

Als Staatssekretär des Reichsmarineamtes (1897–1916) war Tirpitz maßgeblich an der deutschen Seerüstung beteiligt. Seine Überzeugung, die Engländer mit einer starken Hochseeflotte abzuschrecken, stellte sich im Ersten Weltkrieg ebenso als Fehler heraus wie seine Hoffnung – käme es zum Kräftemessen –, die Entscheidung zur See in aussichtsreicher geografischer Position zu suchen. Tirpitz wollte mit einer großen Flotte die Bündnisfähigkeit des Reiches stärken und Deutschland zu einem attraktiven Partner machen. Sein Kalkül, schwächere Nationen würden sich Deutschland anschließen, um die übermächtige englische Seestellung zu zerstören, erwies sich als falsch. Tirpitz' Grundannahmen – „Risikobindung", „Entscheidung", „Bündnisfähigkeit" – beruhten auf einer gesellschaftsweiten maritimen Selbstüberschätzung.

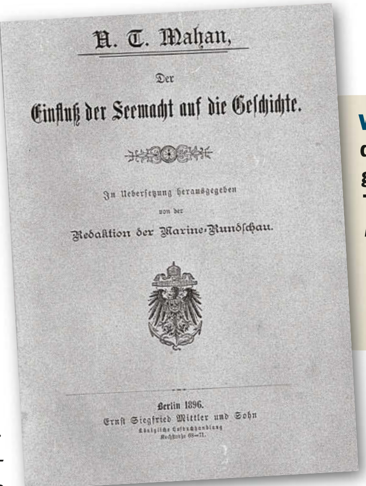
schichte erscheinen: „Die Deutschen haben die See nicht verstanden“, reflektierte der Großadmiral a. D. in seinen „Erinnerungen“. Nur: Weshalb hat die Führung – und Tirpitz zählte an entscheidender Stelle dazu – dann überhaupt versucht, mit aller Gewalt und, als die notwendigen Bündnisse ausblieben, gegen alle Seerüstung zu betreiben, wenn die Deutschen doch von vornherein die See nicht „verstanden“, sprich keine Chance hatten, jemals Seemacht auszuüben?

Nationales Prestige

Antwort: Weil das Seemachtdenken nirgendwo so eng mit dem nationalen Prestige verbunden war wie im Deutschen Reich und sich hier der Glaube verfestigte, mit deutscher Gründlichkeit, Disziplin und erlerntem technischem Know-how die ultimative Seemacht der Zukunft zu sein. Die Baupolitik der Schiffe, die bezeichnenderweise nach Ländern, Fürsten, Prinzen und Königen benannt waren, bestimmte unter Wilhelm II. in seinem marinebegeisterten Volk die Innen-, Außen- und Sozialpolitik.

Nationale Einheit und maritime Machtentfaltung bildeten in Deutschland nach 1888 eine untrennbare Größe, was im Umkehrschluss bedeutete, dass jede Schwäche zur See zugleich eine eklatante Schwäche im nationalen Selbstverständnis der Deutschen war, die der maritime Bazillus bereits infiziert hatte. Vom Kleinsten, der sich in seinem Kieler Matrosenanzug sonntags stolz der Verwandtschaft zeigte, bis zum Flottenprofessor, der die wissenschaftlichen Grundlagen für das kategorische *Navigare necesse est* lieferte, hielt maritimes Gedankengut Einzug in alle Schichten der Gesellschaft. In Flottenvereinen verbreiteten sich navalistische Fieberphantasien, die ausgerechnet der amerikanische Kapitän Alfred Thayer Mahan mit seiner bekannten Formel, dass Seemacht gleich Weltmacht sei, sehr zum Gefallen des Kaisers noch zusätzlich anheizte. Länder wie die USA oder England, die freien Zugang zu den großen Meeren hatten, konnten sich ein solch fulminantes Urteil wohl erlauben.

Aber Deutschland? Eine von Landmassen umgebene (und unter Wilhelm I. noch saturierte) Kontinentalmacht im Herzen Europas? Der aus dem Wissen daraus resultierende deutsche Wunsch nach Bündnisfähigkeit, die nur eine starke deutsche Flotte herstellen könne – 1848 mit Russland, England und den USA, unter Wilhelm II. einseitig mit England und unter Hitler ebenfalls zumindest bis 1940 monomanisch auf England fixiert – war Wahnidee und Paradoxon zugleich. „Bei Tirpitz und Hitler ist es mit Händen zu greifen: In beiden Fällen sollte die Flotte, die reale und die zukünftige, zum Katalysator des politischen Bündnisses werden, obwohl sie doch unvermeidlich jeden denkbaren Bündnisprozess dissoziieren musste.“ (Salewski)


A. T. Mahan,
Der
Einfluß der Seemacht auf die Geschichte.
In Uebersetzung herausgegeben
von der
Redaktion der Marine-Rundschau.
Berlin 1896.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68–71.

WEGWEISEND: Titel der deutschen Ausgabe von Alfred Thayer Mahans *The influence of Sea Power upon History*
Foto: Sammlung GSW/Marineschule Mürwik

Wunsch nach Bündnissen

Es gibt Indizien dafür, dass Tirpitz spätestens 1917 den Seekrieg gegen England austragen lassen wollte und dass Hitler 1949, gleichsam in exponentieller Steigerung der Vorstellungen im Wilhelminischen Zeitalter, einen Megakrieg zur See gegen die damaligen Seemächte England, USA und Japan mit dem Endziel deutscher Weltmacht führen wollte, vorausgesetzt, dass die totale kontinentale Hegemonie bereits errungen war.

FÜR DEN OSTASIEN-EINSATZ: Kreuzerfregatte *Stosch* unter Segel. 1877 als Gedeckte Korvette gebaut, wurde das Schiff 1884 zur Kreuzerfregatte umgebaut und von 1891 bis 1907 als Schulschiff verwendet
Foto: Sammlung GSW/Deutsches Maritimes Institut

FEUER! Salve der schweren Artillerie von *SMS Von der Tann*. Das Schiff wurde zusammen mit zwei typgleichen Schlachtkreuzern von 1908 bis 1912 gebaut Foto: Sammlung GSW

Im Bundesarchiv Koblenz lagert eine „Weltkarte in Mercators Projektion“ von 1941, herausgegeben vom Oberkommando der Kriegsmarine. Diese Karte zeigt ein rot schraffiertes Japan und rote Verbindungslinien, die von der Westküste der USA nach Japan reichen. Am oberen Kartenrand merkte Großadmiral Erich Raeder mit grünem Stift an: „194...“.

Hitlers Weltflotte

Das heißt, dass der Verbündete spätestens 1949 Feindstaat sein und von der Westküste der USA aus von deutschen Schiffen angegriffen würde. Bis dahin, also bis zum finalen Showdown auf Weltniveau, sollten England, die USA und Japan entweder als Neutrale oder als Bündnispartner eben dem Ausbau dieser Macht dienen. Die Alliierten machten allen Hypertrophien dieser Art 1945 bekanntlich radikal den Garaus. Übrig blieb zunächst eine Handvoll halbwegs intakter Handelsschiffe, die unter der Flagge C des Internationalen Signalbuches als Erkennungsflagge der Kontrollbehörde Minen räumten.

Das hatten sich Tirpitz, der von einer euro-atlantischen Herrschaft geträumt hatte, und Hitler mit seinen rasseideologisch grundierten Allmachtambitionen anders vorgestellt. Seitdem war den Deutschen die Lust auf Seegeltung gründlich vergangen – und deswegen konnte Deutschland 1955 erstmals seit 1815 wieder eine Seemacht werden.

Eine neue Chance

Die großen See- und Siegermächte USA und England waren es, die Deutschland in ihre Koalition holten, genauer: in das größte und erfolgreichste Seebündnis der Weltgeschichte. Rund 200 Jahre später standen die Erben Friedrichs des Großen, auch wenn sein Staat 1947 für tot erklärt worden war, wieder dort, wo die Preußen als Kern des späteren Deutschen Reiches einst gestanden hatten: am Beginn einer maritimen Epoche, die im letzten Jahr ihren 60. Geburtstag feiern durfte. Die in den Westblock fest eingefügte Bundesmarine brauchte keine breite Öffentlichkeit, keinen „Navalismus von unten“, also aus dem Volk heraus, das den Seemachtgedanken lebte wie vor dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg. Kinder spielten nicht mehr mit kleinen Schlachtflotten aus Blei, Schiffe waren als Kriegsinstrumente aus den Köpfen der Menschen verschwunden.

> **„Die Deutschen haben die See nicht verstanden“**
>
> Großadmiral Alfred von Tirpitz

Der Schiffsbestand der Bundesmarine stammte anfangs größtenteils aus England, Frankreich und den USA, von deutschen Helligen rauschten keine Kreuzer oder gar Schlachtschiffe in ihr Element und mit dem Material, das die Bundesmarine selbst auf-

FLOTTENPROPAGANDA: Dieses Standardwerk zur deutschen Marinegeschichte von Vizeadmiral a. D. Reinhold von Werner erschien 1908 in vierter Auflage und begeisterte die Massen Foto: Sammlung GSW



FALSCHE WAHRNEHMUNG: Die Reichsbanknote zeigt eine herrschende „Germania“ und Dickschiffe in Kiellinie, die allerdings viel zu nah am Ufer fahren! Foto: Sammlung GSW



SCHLACHTSCHIFFGEDANKEN: Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Erich Raeder (1876–1960), hier als Generaladmiral, stand ganz in der Tradition der Tirpitz-Schule
Foto: Sammlung GSW



SCHIMMERNDE WEHR: Die Fregatte *Augsburg* (F 213) neben dem französischen Flugzeugträger *Charles de Gaulle* im Rahmen der Operation „Inherent Resolve" am 15. Dezember 2015 im Mittelmeer
Foto: picture-alliance/dpa

zubieten hatte, erinnerte nichts mehr an eine wirkungsmächtige Flotte. Die wirkliche Macht stellten die Partner – und niemand nahm Anstoß daran. Man stelle sich vor, Kanzler Konrad Adenauer hätte dem Bundestag ein Schiffbauprogramm mit schweren Einheiten zur Genehmigung vorgelegt …

Partner in der NATO

Weder Politiker noch Militärs verschwendeten auch nur einen Gedanken daran und allein die Vorstellung erscheint uns absurd. Die ebenso erzwungene wie freiwillige Integration Deutschlands in die westliche Allianz – und eine Alternative gab es faktisch nicht – war für die weitere Entwicklung ausschlaggebend, wobei den Siegern freilich nicht das maritime Selbstverständnis der Deutschen und noch weniger die Pflege ihrer maritimen Traditionen am Herzen lag, sondern die Lage Deutschlands als exponierter Brückenkopf, sollte die Sowjetunion ihre Truppen Richtung Atlantik in Marsch setzen und einen langen Seekrieg vom Zaun brechen.

„Anders als bei allen vorangegangenen Anläufen zur deutschen Seemacht standen diesmal nicht am Anfang hehre Absichtserklärungen, halbmetaphysische Erwägungen, bombastische Programme, irrationale Hoffnungen, sondern harte Tatsachen von der Art, dass Bremerhaven amerikanischer Einfuhrhafen war, eine effektive deutsche Minenräumorganisation unter westalliierter Leitung die westeuropäischen Gewässer wieder verwendbar machte, amerikanische Flugzeugträgerverbände ihren Screen über Nordsee und Ostsee entfalteten, die ersten deutschen Kriegsschiffe rigoros den englischen Drillmeistern unterworfen wurden." (Salewski)

Im Team mit den Großen, nicht als Konkurrent! So konnte sich Deutschland in den folgenden Jahrzehnten zu einer veritablen Seemacht entwickeln, die plötzlich im Besitz dessen war, was sie weder 1914 noch 1939 hatte: weltweiter Stützpunkte und des freien Zugangs zum Atlantik, der für die Marine Deutschlands nicht mehr wie ehedem durch England abgeriegelt war. Die Insel war jetzt Partner und flankierte deutsche Schiffe auf ihrem Weg in das große Sehnsuchtsgewässer – für Tirpitz und Raeder wäre dies eine ungeheure Vorstellung gewesen. Deutschland durfte wieder eine atlantische Dimension entwickeln, nachdem die mit U-Booten ausgetragene Schlacht im Atlantik 1943 verloren gegangen war. In der Ost- und in der Nordsee übernahm die Bundesmarine 35 Jahre lang Sicherungsaufgaben als (wenn auch nur kleiner) Teil der NATO-Strategie.

Mit der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 forderte die internationale Staatengemeinschaft ein darüber hinaus gehendes sicherheitspolitisches Engagement, das während der Golfkrise mit der Entsendung eines Minenabwehrverbandes in das östliche Mittelmeer eingelöst wurde. Deutsche Präsenz im Mittelmeer und im Rahmen der Operation „Desert Storm" im Persischen Golf, seit

> **„In einer globalisierten Welt nimmt der Stellenwert einer Marine im Einsatz als ein entscheidendes Instrument deutscher Sicherheitspolitik stetig zu"**
>
> Vizeadmiral a. D. Wolfgang E. Nolting, 2006 bis 2010 Inspekteur der Marine



DIE SEE VERSTANDEN? Erinnerungen von Hitlers Marineadjutant Karl Jesko von Puttkamer. 1943 zum Konteradmiral befördert, besaß Puttkamer intime Kenntnisse von den Vorgängen im Führerhauptquartier. Kurz vor Kriegsende vernichtete er wichtige Dokumente auf dem Obersalzberg
Foto: Sammlung GSW

1994 zur Überwachung des Embargos gegen Serbien und Montenegro auch in der Adria. Seit jenem Jahr sind friedenserhaltende und friedensschaffende Auslandseinsätze durch das Grundgesetz gebilligt, was im Klartext bedeutet, dass die Deutsche Marine im Bedarfsfall weltweit operieren kann und soll – unter der Voraussetzung, dass sie materiell und personell dazu imstande ist.

Können wir das überhaupt?

Die drei Einsatzgruppenversorger *Berlin*, *Frankfurt am Main* und *Bonn* sind die größten deutschen Schiffe und auf globales Engagement ausgelegt, das mit den verheerenden Anschlägen auf das World Trade Center und auf das Pentagon durch islamistische Terroristen am 11. September 2001 definitiv wurde.

Im Januar 2002 verlegte die Deutsche Marine Schiffe und Seefernaufklärer in den Indischen Ozean, gleichzeitig beteiligte sie sich an Einsätzen im östlichen Mittelmeer und in der Straße von Gibraltar. Konfliktverhütung, Krisenbewältigung, Kampf gegen den internationalen Terrorismus sowie humanitäre Einsätze sind bis heute ihre maritimen Kernaufgaben, während die Bundeswehr zu einer Interventionsstreitmacht transformiert wurde. Die Indienststellung der Flugabwehrfregatte 124 *Sachsen* im November 2004 und der Zulauf neuer U-Boote vom Typ 212A sind zwar technologische Meilensteine, aber bei einem Personalbestand von nur 13.050 Soldatinnen und Soldaten der Deutschen Marine ist die Frage berechtigt, wie internationale Forderungen nach größerem deutschem Engagement dauerhaft umgesetzt werden können. Das Wort „Kaputtsparen" macht seit Jahren die Runde.



ZWEITER ANLAUF ZUR WELTMACHT: Flugzeugträger *Graf Zeppelin*, der nie in Dienst gestellt wurde. Gemälde von Peter H. Block

Foto: Sammlung GSW/Peter H. Block



IN „TRÜBER SUPPE", ABER STOLZ: Ein Obergefreiter vor der „Dienstflagge der Seestreitkräfte der Bundesrepublik Deutschland"

Foto: Sammlung GSW/PIZ Marine

Historische Verantwortung

Erstmals dürfen und sollen die Deutschen weltweit Seemacht ausüben – aber können wir das auch oder stehen wir uns dabei selbst im Wege?

Als rohstoffarmer Hochleistungsstandort ist Deutschland auf zahlreiche Ressourcen aus dem Ausland angewiesen, 70 Prozent der nötigen Energieträger sind Importe. Wettbewerbsfähigkeit, Wohlstand und soziale Errungenschaften sind mehr denn je von einem freien Seehandel abhängig, den nur eine starke Deutsche Marine in der Westallianz schützen kann – mit klarem politischem Auftrag und ohne machtpolitische Absichten wie einst im Kaiserreich und in der Hitler-Diktatur.

Es mag sein, dass Deutschland als integraler Bestandteil eines funktionierenden Bündnissystems zu einer der großen Seemächte dieses Jahrhunderts wird, vielleicht sogar zu etwas, das man um die vorletzte Jahrhundertwende mit dem ebenso faszinierenden wie schillernden Begriff „Weltmacht" umschrieben hat. Es kann aber auch sein, dass diese einmalige Chance aus banalen Gründen vertan wird. ⚓

Wo ist die Nordwestpassage?

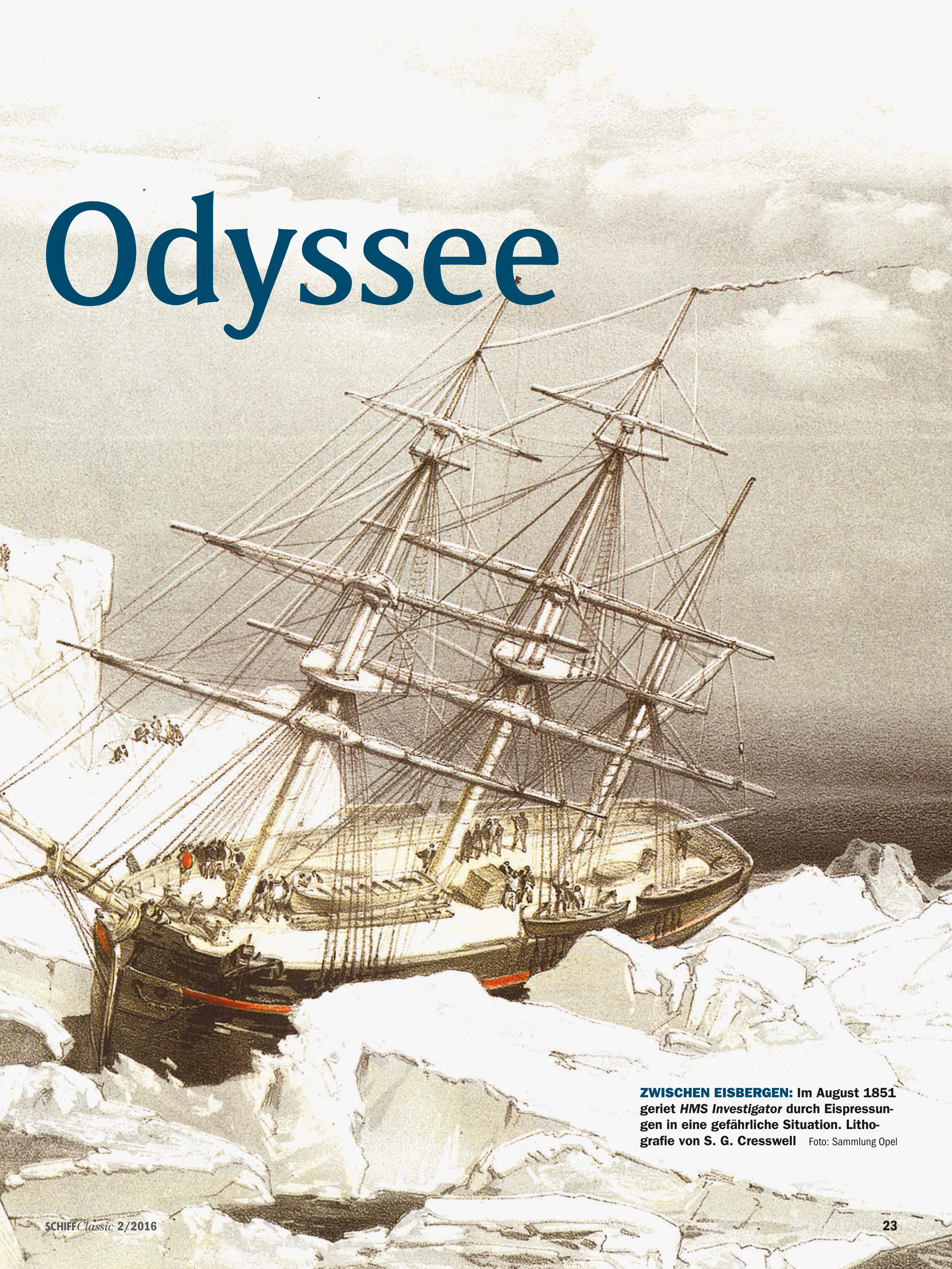
Arktische

Die Suche nach einer schiffbaren Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik ist Jahrhunderte alt, wurde aber erst um 1850 konkret. Zahlreiche Expeditionen zeugen von dem besonderen Stellenwert

Von Mechthild Opel



Odyssee



ZWISCHEN EISBERGEN: **Im August 1851 geriet *HMS Investigator* durch Eispressungen in eine gefährliche Situation. Lithografie von S. G. Cresswell** Foto: Sammlung Opel

Eisige Temperaturen kennt man in der hohen Arktis auch im Hochsommer. Wenn die Sonne dort rund um die Uhr am Himmel steht und die Lufttemperatur manchmal bis 15 Grad Celsius klettert, bleibt das Wasser dennoch kalt. Ende August 2015 war eine Expedition kanadischer Forscher im Queen Maud Gulf im arktischen Archipel unterwegs. Spezialisten von Parks Canada tauchten hier – freiwillig – in minus zwei Grad Celsius kaltem Wasser, nicht etwa nur für wenige Minuten, sondern jeweils für mindestens eine Stunde und das mehrmals täglich! Die Unterwasserarchäologen mussten die kurze Zeitspanne des Spätsommers nutzen, in der das Meer nicht vom Eis bedeckt ist, um ein bedeutendes Schiffswrack gründlicher zu untersuchen.

Das Wrack war erst im September des Vorjahres auf dem Meeresboden gefunden worden. Schon wenige Tage nach dem Fund musste die Suchexpedition beendet werden, denn bitterkaltes Wetter hatte eingesetzt, und vor der Adelaide-Halbinsel bildete sich bereits wieder Eis. Immerhin konnte man das Wrack zweifelsfrei als *HMS Erebus* identifizieren, das Flaggschiff der verschollenen Franklin-Expedition, die 1845 aufgebrochen war, um die Nordwestpassage zu finden. Die Suche nach einer schiffbaren Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik hatte bereits Jahrhunderte zuvor begonnen. Es ging um eine kürzere Handelsroute nach dem fernen Osten, um günstiger an begehrte Güter wie Seide, Tee und Gewürze aus China und Indien zu kommen.

In Großbritannien, das ganz am Ende aller Handelswege aus Fernost lag, war das Interesse besonders stark. So segelte bereits 1576 der englische Navigator und ehemalige Pirat Martin Frobisher über den Atlantik und erreichte den Süden Baffin Islands.



ABENTEUERLUSTIGER PIONIER: Martin Frobisher nahm die Westküste Grönlands in Besitz und diente später unter Francis Drake
Foto: picture-alliance/maxppp

Hohe Belohnung

Eine breite Einbuchtung, die sich 400 Kilometer weit zwischen hohen Bergen hinzieht, hielt er zunächst irrtümlich für die Nordwestpassage; die fjordartige Bucht heißt bis heute Frobisher Bay. Nur zehn Jahre später nahm John Davis die Suche auf, erkundete dabei Grönland und überquerte die Meeresenge, die heute seinen Namen trägt (Davis Strait), nach Baffin Island, jedoch ohne dort eine Durchfahrt zu finden.

Henry Hudson gelang es, weiter nach dem Westen vorzudringen; er bewältigte die 750 Kilometer lange Wasserstraße, die Baffin Island vom Kontinent abtrennt, und erreichte dann das riesige Randmeer, das später Hudson Bay genannt wurde. Fast 200 Jahre dauerte es, bis man erkannte, dass von hier keine schiffbare Durchfahrt nach Asien zu finden war. Die Passage musste weiter nördlich liegen – wenn es sie denn gab.

Ein britisches Gesetz von 1744 bot dem Eigner des Schiffes, das die Nordwestpassage durchqueren würde, 20.000 Pfund – was heute in etwa der Kaufkraft von einer Million Euro entspricht. Im 19. Jahrhundert wurde die Suche zu einem Großprojekt der britischen Admiralität, das in Umfang, menschlichem und materiellem Aufwand nach heutigen Maßstäben nur mit der Erkundung des Weltraums und der Landung auf dem Mond vergleichbar ist. Immer mehr Expeditionen wurden in die Arktis gesandt, zu

MARTIN FROBISHER Erste Entdeckungen

Im Jahre 1576 begab sich Sir Martin Frobisher (1535–1594) nach zähem Kampf um die nötigen finanziellen Mittel mit zwei kleinen Schiffen auf die Suche nach einer nordwestlichen Durchfahrt nach China. Er gelangte, Richtung Norden steuernd, nach Grönland, Labrador und am 11. August bei 63° 8’ in eine Meerenge, die er „Frobisherstraße“ nannte. Bei einer zweiten Reise, für die Königin Elizabeth 15 Schiffe zur Verfügung stellte, nahm er die Westküste Grönlands in Besitz. Zur Belohnung erhielt der mittlerweile berühmte englische Seefahrer ein Kommando und befehligte 1586 als Vizeadmiral ein Schiff der Flotte von Francis Drake in Westindien und später gegen die spanische Armada. Bei einem Angriff auf die von Spaniern besetzte Küste der Bretagne erlitt Frobisher eine Verwundung, an der er wenige Tage später verstarb.



UNGLEICHE GEGNER: **Frobisher im Kampf gegen Inuit, die Vorfahren der Eskimos. Von seiner ersten Reise soll er nur einen Eingeborenen und einen Stein mitgebracht haben, den man in England irrtümlich für Gold hielt** Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

Wasser und zu Lande zahlreiche tiefe Buchten, Meeresstraßen und Inseln erkundet. Das harsche Klima und das Packeis behinderten die Entdeckungsreisen beträchtlich. Wo kein Land den Wasserweg versperrte, blockierten unpassierbare Eismassen immer wieder die Segelschiffe.

Schiffe wurden aufgegeben, Menschen starben oder wurden zu Krüppeln. Doch es gab auch wichtige Erkenntnisse für die Wissenschaft und allmählich entstand eine Landkarte der Arktis, wenn auch noch grob und unvollständig.

Folgenschwere Expedition

Einige Kapitäne und Forscher, unter ihnen John Ross, William E. Parry und James Ross, waren durchaus erfolgreich. Parry gelang bereits 1819 der Vorstoß durch den Lancaster Sound und weiter westwärts durch den heute so benannten Parry Channel bis nach Melville Island. Das bedeutet, dass er mehr als die Hälfte der Strecke zwischen Grönland und der Beringstraße zurücklegen konnte, bevor das Eis ihn stoppte.

Überdies entdeckte und kartierte er Teile der Küsten von bisher unbekannten Inseln des arktischen Archipels wie Devon, Bathurst, Cornwallis und Banks Island. Doch eine schiffbare Passage nach Asien wurde auch in den nächsten beiden Dekaden nicht gefunden. Folgenschwer war eine 1845 ausgerüstete Expedition, die den buchstäblichen „Durchbruch" durch die bisher noch nicht navigierten Gewässer bringen sollte. Zwei bereits im arktischen Eis erprobte Schiffe, *HMS Erebus* und *HMS Terror*, wurden optimal für eine Reise durch das Polarmeer ausgestattet und mit Proviant für mehr als drei Jahre versehen. Mit Sir John Franklin wählte man einen arktiserprobten Expeditionsleiter. Das Ganze sah nach einem perfekt geplanten Erfolg aus – und endete dennoch als Desaster. Warum die so gut ausgerüstete Expedition komplett scheiterte, blieb lange Zeit über ein Mysterium.

Im Juli 1845 hatten Walfänger die beiden Schiffe letztmalig in der Baffin Bay gesichtet – seitdem waren sie verschollen. Erst Jahre später stellte sich heraus, dass die Schiffe nordwestlich von King Williams Island im Eis eingeschlossen wurden und Franklin vermutlich dort 1847 starb. In der Hoffnung auf Rettung kämpfte sich die Mannschaft in Richtung Süden, aber keiner der 129 Seeleute überlebte.

Im Eis eingeschlossen

Mehr als 150 Jahre lang haben zahlreiche Entdecker und Historiker versucht, aus den wenigen verfügbaren Informationen den Verlauf der Franklin-Expedition und die Gründe des Scheiterns zu rekonstruieren, doch das meiste davon liegt noch immer im Bereich der Spekulation. Befindet sich der Schlüssel zur Lösung des Rätsels etwa unter dem Eis des Polarmeers, an Bord von *HMS Erebus*? Den Unterwasserarchäologen bleibt noch viel zu tun.

Zu Hause in England wusste man zunächst nichts über das Schicksal Franklins. Nach drei Jahren wurden erste Suchexpeditionen per Schiff und über Land unternommen, vorerst vergeblich. Erst 1851 fand man



UNWIRTLICHE GEGEND: **Die Männer der *Investigator* mussten sich mit dem Lastschlitten durch aufgetürmtes Packeis kämpfen. Lithografie von S. G. Cresswell** Foto: Sammlung Opel

STOLZE SCHIFFE: ***HMS Erebus*** **und** ***HMS Terror*** **in einer zeitgenössischen Darstellung** Foto: Slg. M.Opel

auf Beechey Island Hinterlassenschaften der Expedition – und drei Gräber, aber keine verwertbaren Nachrichten. Vor allem auf Betreiben von Lady Jane, der Ehefrau John Franklins, kam es in den nächsten Jahren zu weiteren Rettungsexpeditionen.

Auch von der Pazifik-Seite her, von der Bering Strait und Alaska aus, wurde nach Franklin und der Nordwestpassage gesucht. Die beiden Schiffe der British Royal Navy *HMS Enterprise* und *HMS Investigator* segelten 1850 gemeinsam von England aus los, zunächst in Richtung Südamerika und durch die Magellanstraße. Auf der langen Reise verloren sie den Kontakt zueinander. *HMS Investigator* segelte allein über Hawaii und die Aleuten-Inseln, bis sie Ende Juli die Arktis erreichte, wo sie auf das dort stationierte britische Marineschiff *Herald* traf. Entgegen dem Rat des Kapitäns der *Herald*, hier auf *HMS Enterprise* zu warten, entschloss sich der ehrgeizige Kapitän McClure Anfang August, ohne Begleitung in die unbekannten Gewässer zu segeln. Nachdem Point Barrow passiert war, nahm die *Investigator* Kurs in Richtung Ost, zumeist dicht an der Küste des Kontinents, immer zwischen dem Festland

WEITER WEG Die Nordwestpassage

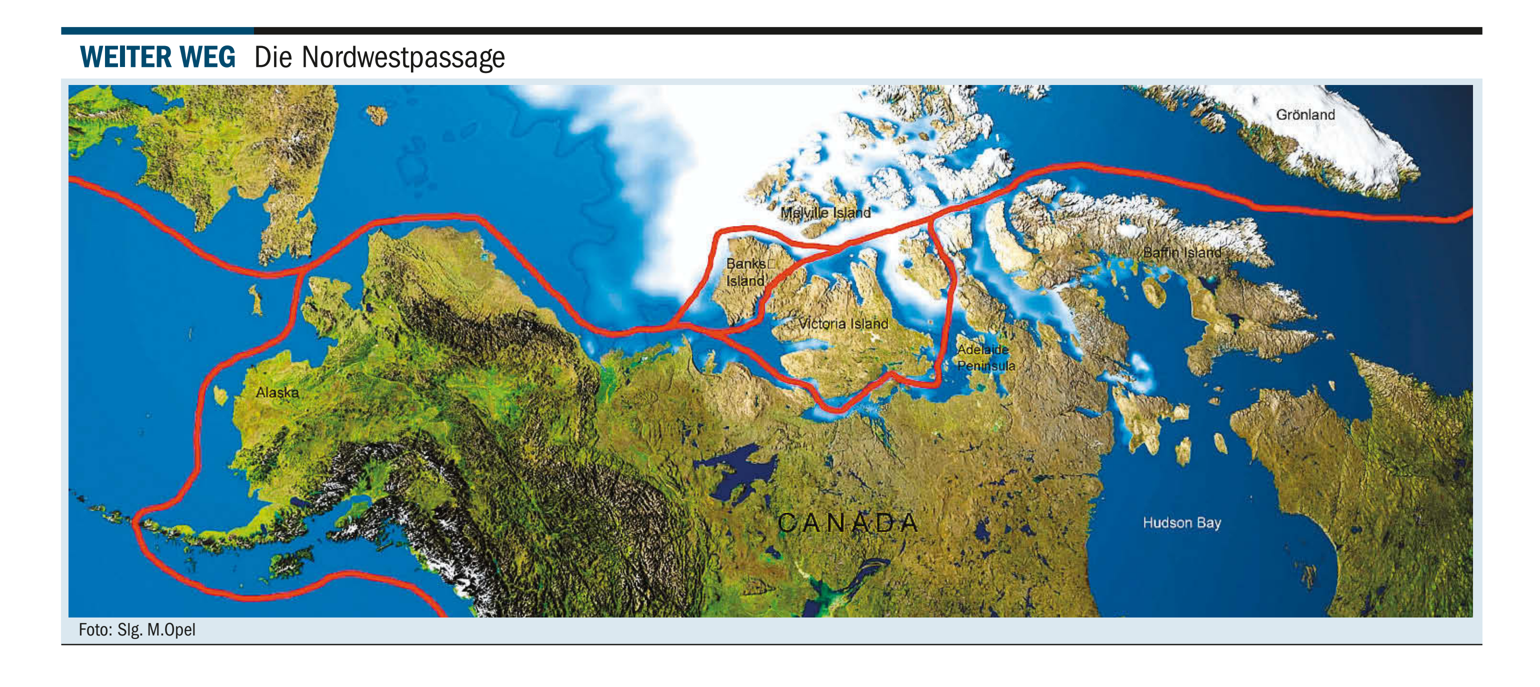


Foto: Slg. M.Opel

NORDOSTPASSAGE Fahrt im Zweiten Weltkrieg

Von Juli bis September 1940 durchfuhr Schiff 45, der Hilfskreuzer *Komet* der deutschen Kriegsmarine, unter dem Kommando von Kapitän zur See Robert Eyssen mit sowjetischer Eisbrecherhilfe die Nordostpassage, um auf kürzestem Weg und von den Engländern unbehelligt in seinen Einsatzraum im Pazifik zu gelangen. Das Deutsche Reich war zu diesem Zeitpunkt noch mit der UdSSR verbündet. Am 30. November 1941 traf *Komet* in Hamburg ein.

und den unüberwindbaren Eismassen. Schließlich geriet das Schiff zwischen zwei Landmassen und fand dort einen Wasserweg in Richtung Norden. Doch schon im September wurde die Weiterfahrt von Eis blockiert, es gab kein offenes Wasser mehr und das Schiff fror unweigerlich fest.

Kapitän McClure unternahm im Oktober eine Schlittenexpedition, um herauszufinden, ob es in Richtung Norden weiterging. Er erkannte, dass die *Investigator* in einer Wasserstraße (heute die Prince-of-Wales-Strait, zwischen Banks und Victoria Island) lag, die nordwärts in eine breitere Meeresstraße führt, an deren gegenüberliegendem Ufer Melville Island liegt. Bis dorthin aber war Jahre zuvor bereits Parrys Expedition vom Osten her gelangt! Damit war das fehlende Verbindungsstück der Nordwestpassage gefunden.

Dritter Winter im Eis

Nach einem viel zu langen Winter im Eis kam die *Investigator* im August 1851 frei, doch die gefundene Passage nach Norden war noch immer vom Eis blockiert. Bei der Suche nach einer eisfreien Route um Banks Island herum geriet das Schiff wiederholt zwischen hoch aufgetürmte Eisschollen – eine zermürbende Fahrt, bei der es fast durch die Eispressungen zerstört worden wäre. In einer Bucht im Norden von Banks Island (heute die Mercy Bay) fand die *Investigator* schließlich Zuflucht – und fror wieder ein.

Der zweite Winter im Eis war hart für die Mannschaft, denn die Lebensmittelrationen mussten reduziert werden. Die Männer waren geschwächt und erkrankten häufig; es gab erste Fälle von Skorbut. Dennoch wurden mit Lastschlitten mehrwöchige Erkundungen über Land und über das Eismeer unternommen. McClure überquerte mit einem Schlittentrupp die Wasserstraße, die heute seinen Namen trägt, und erreichte Winter Harbour, den Platz, wo Parry 1919 überwintert hatte. Damit war bereits eine zweite mögliche Route der Nordwestpassage gefunden! Der Kapitän hinterließ an einem markanten Felsen eine Nachricht über die Fahrt und den Aufenthaltsort der *Investigator*. Die Hoffnung, nun bald nach England zurückzukehren, scheiterte. Der Sommer 1852 war zu kalt und das Schiff blieb auch den dritten Winter im Eis gefangen.

> „Der Hunger fängt bei den kleinen Portionen, die verabreicht werden, an, förmlich schmerzhaft zu werden“

Tagebucheintrag des deutschen Dolmetschers Johann August Miertsching

An Bord der *Investigator* befanden sich nicht nur Engländer, Schotten und Iren, sondern auch ein Mitreisender aus Deutschland: Johann August Miertsching aus Gröditz in der Oberlausitz. Er sollte als Dolmetscher versuchen, von den Bewohnern der Arktis, den Inuit, etwas über den Verbleib von Franklin zu erfahren. Miertsching war zuvor auf einer Missionsstation der Herrnhuter Brüdergemeine in Labrador tätig gewesen, wo er nicht nur die Sprache der dortigen Inuit, sondern auch das Leben unter arktischen Bedingungen kennengelernt hatte.

Begegnung mit Ureinwohnern

Tatsächlich ließen sich diese Kenntnisse auch in anderen Teilen der Arktis anwenden. So konnte Miertsching dem Kapitän wertvolle Hilfe leisten, als es an den Küsten Alaskas und Kanadas zu Begegnungen mit den Ureinwohnern kam.

Seine Sprachkenntnisse wie sein Einfühlungsvermögen ermöglichten es, gefahrvolle Konfrontationen zu entschärfen und in friedlichen Gesprächen Erkundigungen über den Küstenverlauf zu erlangen; von Franklins Expedition hatte freilich keine der verschiedenen Inuit-Gruppen etwas gesehen oder gehört. Miertschings Reisetagebuch gibt



ÜBERBLEIBSEL: Auf Beechey Island wurden drei Gräber von Toten der Franklin-Expedition entdeckt Foto: Wolfgang Opel



FÜR SCHIFFE IMMER GEFÄHRLICH: Eisberg am Lancaster Sound Foto: Wolfgang Opel



WAS IST ÜBRIG? Ein Unterwasserarchäologe inspiziert das Wrack von *HMS Erebus* (2015)
Foto: Parks Canada/Thierry Boyer

Auskunft über die Mühsal und die Entbehrungen, die die Entdecker der Nordwestpassage im harten Winter erdulden mussten. Die Männer gingen abends mit knurrendem Magen in ihre feuchte Lagerstatt. Auch der Vorrat an Lampenöl und Kerzen reichte nicht, Lesen oder Schreiben war kaum noch möglich, „wir verbringen einen großen Teil

NEUE AUFMERKSAMKEIT

Das Interesse an der Nordwestpassage nimmt angesichts der globalen Erwärmung und des Rückgangs der arktischen Sommereisbedeckung wieder zu

der Zeit im Dunkeln. (…) Wölfe heulen um das Schiff und ihr Geheul macht die finstere, kalte, tote Nacht noch öder und trauriger.“

Der Kapitän suchte verzweifelt einen Ausweg, um alle vor dem Verhungern zu bewahren. Einen Teil der Mannschaft wollte er im April 1853 viele Hundert Kilometer über Land und Eis marschieren lassen, um nach Rettung zu suchen. Die Kräftigsten sollten im Schiff verbleiben, um später die Nordwestpassage zu vollenden. Doch kurz vor dem Aufbruch zu der aussichtslosen Wanderung in den fast sicheren Tod tauchte ein schwarzer Punkt am Horizont auf, der immer näher kam.

Erst glaubte man, es sei ein Moschusochse; dann wurde eine Gruppe Inuit vermutet. Die nun folgenden Ereignisse veränderten alles. „Da wird uns in englischer Sprache zugerufen: ‚Ich bin Leutnant Pim von Schiff *Resolute*, Kapitän Kellet in Winter Harbour.‘ Welche Botschaft. Ich glaubte zu träumen, die Freude, das Entzücken betäubte mich fast“, steht in Miertschings Tagebuch.

Wrack 2010 gefunden

Die Aufregung, die unbeschreibliche Erleichterung, die wiederauflebende Hoffnung der Männer ist wohl kaum vorstellbar. McClures Notiz in Winter Harbour war gefunden worden und so kam es, dass eine der vielen Suchexpeditionen für Franklin schließlich zur Rettung für die Mannschaft der *Investigator* wurde. Das Schiff aber musste aufgegeben werden und wenig später verschwand es im Polarmeer. Noch heute liegt es auf dem Grund der Mercy Bay, wo kanadische Forscher das Wrack im Sommer 2010 fanden.

Als McClure 1854 nach England zurückkehrte, wurde er als Entdecker der Nordwestpassage gewürdigt und mit 10.000 Pfund belohnt. Aber die Mannschaft der *Investigator*

FUNDSTÜCKE: Ein Taucher am Wrack von *HMS Erebus* findet zwischen losen Planken Kanonenrohre (2015)
Foto: Parks Canada/Thierry Boyer

hatte die Passage nicht per Schiff vollendet, sondern zu Fuß mit dem Gepäckschlitten über das Meereis – denn auch das Rettungsschiff, *HMS Resolute*, musste schließlich im Eis zurückgelassen werden.

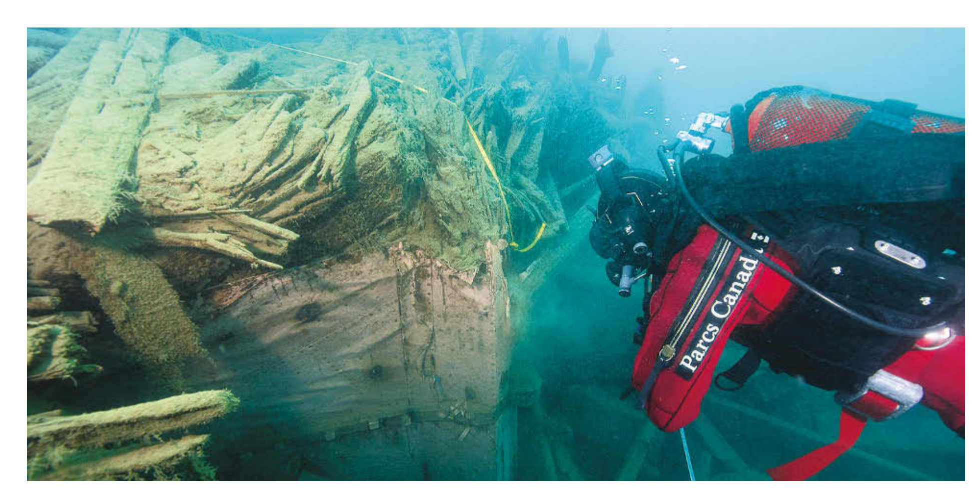
Es dauerte noch Jahrzehnte, bis erstmals ein Schiff die Passage komplett querte: Roald Amundsen brauchte mit seiner *Gjøa* drei Jahre dafür (1903–1906). Die zweite erfolgreiche Durchquerung per Schiff unternahm das Polizeiboot *St. Roch* 1940 bis 1942 unter Kapitän Henry Larsen. Testweise versuchte 1969 erstmals ein Frachtschiff, der US-Öltanker *Manhattan*, die Passage, schaffte sie aber nur mithilfe eines kanadischen Eisbrechers – und damit zu solch hohen Kosten, dass man sich alternativ zum Bau der Alaska-Pipeline entschloss.

Interesse ungebrochen

Das Interesse an der Nordwestpassage nimmt jedoch angesichts der globalen Erwärmung und des Rückgangs der arktischen Sommereisbedeckung wieder zu – nicht nur für Unternehmen, die Rohstoffe billiger durch die Weltmeere transportieren wollen, sondern auch für den Kreuzfahrttourismus und für Neugierige und Ehrgeizige, die die legendenumwobene Schiffsroute als Herausforderung für ihre Segeljachten begreifen. Im September 2014 durchquerte das Frachtschiff *M/V Nunavik* selbstständig und ohne Beihilfe die Nordwestpassage mit dem Ziel China – und sparte damit nicht nur viele nautische Meilen und Kraftstoff, sondern schrieb auch Geschichte für die Frachtschifffahrt. Im Sommer 2015 bewältigten zwei Kreuzfahrtschiffe und zwölf Segeljachten die Passage. Wie viele werden folgen?

Die kanadische Küstenwache sieht das „erhöhte Verkehrsaufkommen“ in der Nordwestpassage mit Besorgnis. Ungenaue Kartierung, mangelnde Erfahrung und unzureichend ausgerüstete Schiffe führten bereits zu zahlreichen Problemen. Rettungsaktionen im hohen Norden sind nicht einfach, die Distanzen sind riesig und es fehlt nahezu jede Infrastruktur für ein schnelles Reagieren. Dazu kommt noch die Unberechenbarkeit der Eisverhältnisse.

Trotz der Abnahme der Sommer-Meereisbedeckung kam es in den letzten drei Jahren zwischen den Inseln des kanadischen Archipels wiederholt zu lokaler Verdichtung des Eises bis hin zu wochenlanger Unpassierbarkeit. Für eine reguläre wirtschaftliche Nutzung aber sind verlässliche Zeitfestlegungen und eine stabile Kostenplanung unabdingbar. Im Vergleich zum Panama- oder Sueskanal gibt es in der Nordwestpassage definitiv noch „zu viel Zufall“. ⚓

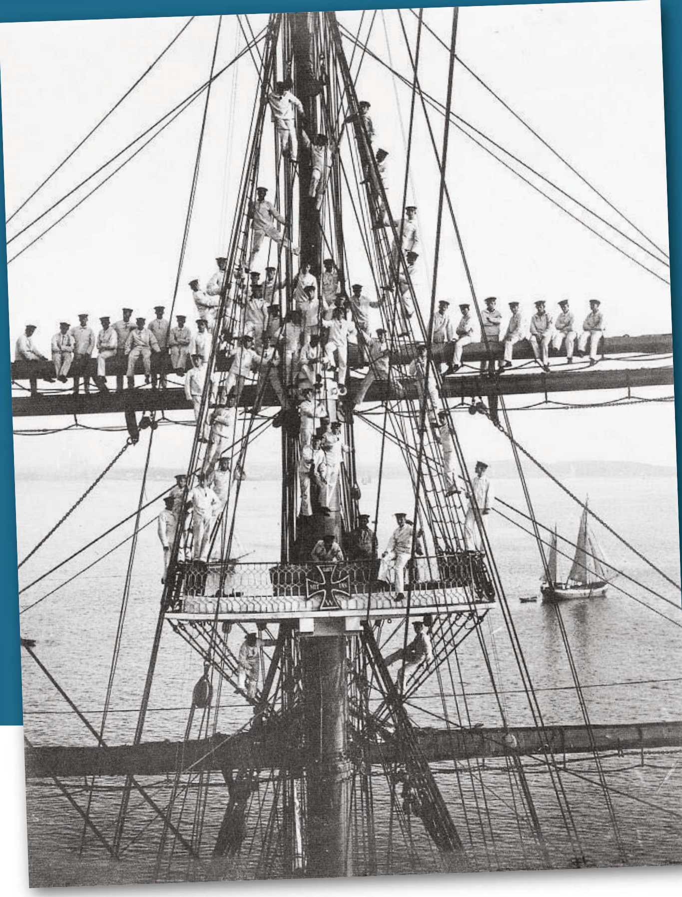


VON DER ZEIT VERSCHLUNGEN: Ein Unterwasserarchäologe am nicht vorhandenen Heck von *HMS Investigator* (2011)
Foto: Parks Canada

Alltag auf Großkampfschiffen Seiner Majestät – Teil 1

„Alle Mann an Deck!"

Nur ein striktes Regelwerk garantierte im Ernstfall den reibungslosen Ablauf eingeübter Routinen. Der Dienst an Bord war alles andere als ein Vergnügen Von Dr. Armin Kern



POSING: Seekadetten im Kreuzmast (achterer Mast) der Kreuzerfregatte *Moltke*, 1885 bis 1908 Ausbildungsschiff für Offizieranwärter. Die Bedienung des Kreuzmastes war damals Sache der Seekadetten Foto: Sammlung GSW

SCHWERSTARBEIT: Mit schweren Leinen zu arbeiten gehörte zu den Aufgaben, die sehr gefährlich waren, denn gerieten Leine oder gar Trosse in die Schrauben, konnte das die Manövrierunfähigkeit des Schiffes bedeuten. Gemälde von Willy Stöwer Foto: Sammlung GSW

Die Besatzung eines Schiffes, heißt es kurzgefasst in einem damals weit verbreiteten Werk über die Kaiserliche Marine, müsse „ein von einem einheitlichen Willen geleitetes Ganzes bilden, wenn sie die schwierigen Lagen, in die sie so oft versetzt wird, siegreich überwinden soll". Da war etwas dran. Jeder musste sich auf den anderen verlassen können, Handgriffe und Abläufe hatten perfekt zu funktionieren, ansonsten drohte bestenfalls Chaos, schlechtestenfalls der Untergang. Das galt für Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere in gleichem Maß.

Prinzipiell hat sich das bis heute nicht geändert, das Regelwerk an Bord unterliegt anderen systemischen Eigenheiten als an Land, die Schicksalsgemeinschaft auf hoher See ist so eng miteinander verflochten, dass wenig Zwischenräume bleiben.

Schicksalsgemeinschaft

Die strengen Formen, die genaueste Einhaltung des Dienstes nach Stunden und Minuten und die laufenden Aktivitäten der Mannschaften als die hauptsächlichen äußeren Merkmale der Bordverhältnisse auf Kriegsschiffen der Kaiserlichen Marine, die strikt eingeteilt waren: Der vor dem Großmast liegende Teil des Decks gehörte den unteren Chargen, der dahinter gelegene den Offizieren. Mannschaften, Unteroffiziere und Decksoffiziere durften nur dann das Achterdeck betreten, wenn es die dienstlichen Obliegenheiten erforderten. Da sie dabei den Großmast passierten, hatten sie als Ehrbezeugung die Flagge durch Berühren der Kopfbedeckung zu grüßen. Die Offiziere achteten peinlichst darauf, dass niemand diese eiserne Regel verletzte.

Der Kommandant war als höchster militärischer Vorgesetzter Alleinverantwortlicher und Kraft seiner Stellung unumschränkter Herrscher. Seine Befehle waren Gesetz. „Seinen Aussprüchen muß in allem und jedem,



betreffe es das Schiff oder die Mannschaft, unbedingt und sofort Folge geleistet werden.“ Diskutiert und palavert wurde nicht, es galten Befehl und Gehorsam. Der Kommandant wohnte und speiste allein und wenn er Offiziere zu Tisch bat, diente dies meist dem dienstlichen Austausch.

Kein Palaver

In privaten Kontakt trat er nur mit dem Arzt oder Prediger, deren Unterstellungsverhältnis nicht so streng gehandhabt werden musste, da sie keine militärischen Funktionen besaßen. Diese herausragende Einzelstellung der Kommandanten muss nicht immer eine pure Freude gewesen sein, ihre große Verantwortung für Männer und Material lastete auf so manchen Gemütern und nicht wenige sind an ihrer hohen Aufgabe zerbrochen. Weil zu viel auf dem Spiel stand, kam die Führung der vorgetragenen Bitte von überforderten Schiffskapitänen um Entbindung von ihrem Kommando für gewöhnlich schnell und unbürokratisch nach.

STÄNDIGE BEREITSCHAFT

Ein Offizier musste gewärtig sein, jederzeit einen persönlichen Befehl zu übernehmen, davor bewahrte ihn keine Tages- und auch keine Nachtzeit. Er war praktisch immer im Dienst

Der soziale Umgang unter den Offizieren war bei Weitem nicht so ausgeprägt wie an Land mit den festen Einrichtungen von Casinos und Messen, in denen man sich traf, die Abende verbrachte und die Kameradschaft auf unterschiedlichste Art pflegte. Diese Häuslichkeit boten die beengten Umstände an Bord nicht. Allein der ständigen Ablösungen wegen waren Messebesuche rar, es herrschte grundsätzlich immer Dienst, der ein Leben auf Abwegen nicht gestattete.

Ein Offizier musste gewärtig sein, jederzeit einen persönlichen Befehl zu übernehmen, davor bewahrte ihn keine Tages- und auch keine Nachtzeit. Das Beziehungsgeflecht Kommandant–Offiziere war weniger vertraut als an Land, daran änderte auch die geringe Besatzungsstärke nichts. Auf einem



IN REIH UND GLIED: **Der Kommandant des Großen Kreuzers *Freya* mustert die auf der Backbordseite angetretene Division. Dazu war „Anzug weißes Arbeitszeug, Exerzierkragen, seidenes Tuch" befohlen** Foto: Sammlung GSW

Kriegsschiff der Kaiserlichen Marine dienten den formalen Anforderungen nach der Erste Offizier, drei wachhabende Offiziere, ein Navigations- sowie ein Batterieoffizier. Der Erste Offizier war Stellvertreter des Kommandanten und buchstäblich Mädchen für alles: In seinen Verantwortungsbereich fielen Ordnung und Sauberkeit, Disziplin, Ausbildung der Kadetten, Dienstpläne, Bemastung und Betakelung, Sicherheit und schließlich die Verwaltung von Inventar und Material.

Sein Alltag begann frühmorgens um vier Uhr, wenn er sich mit dem zuständigen Bootsmann, einem Portepee-Unteroffizier, der „seemännischen Nummer 1" („Schmadding"), für die ersten Arbeiten (Morgenwache und Reinschiff) besprach, und endete um 22 Uhr.

Die wachhabenden Offiziere lösten sich mit ihrem Dienst vierstündlich ab; demnach hatte jeder acht Stunden Wache. Das Deck durfte der Wachhabende in dieser Zeit nur in zwingenden Fällen verlassen, um alles im Auge zu behalten, vor allem die Segelführung und das Steuern des Schiffes. Bei Nacht war diese anspruchsvolle Tätigkeit um ein Vielfaches anstrengender, weil Gefahren lauerten, die sich am Tag nicht zeigten, etwa plötzlich entgegenkommende, in der Dunkelheit schlecht auszumachende Schiffe.

Freiwächter

Als Vorsichtsmaßnahme mussten um 22 Uhr alle Lichter bis auf ein paar verschlossene und beaufsichtigte Laternen im Zwischendeck gelöscht sein. Der wachhabende Offizier musste daher, weil er wenig sah, stets hellwach und in Bewegung bleiben, um in seiner Konzentration nicht nachzulassen. Stand er nicht auf Posten, hatte er sich um die ihm zugeteilten Männer seiner Division zu kümmern, für deren Ausbildungs- und Bekleidungszustand er verantwortlich zeichnete.

NICHT NUR SEEMANN: **Feuerlöschübung mit Atemgerät** Foto: Sammmlung GSW

Der Navigationsoffizier arbeitete als taktischer Berater ebenso eng wie der Erste Offizier mit dem Kommandanten zusammen, denn er war der entscheidende Mann im Bereich der Schiffssteuerung mit allen nautischen, meteorologischen Beobachtungen und Berechnungen. Dem Batterieoffizier unterstand die Bewaffnung des Schiffes; er verantwortete ihre volle Wirksamkeit und leitete sämtliche Geschütz- und Handwaffenübungen. Die Mannschaftsdienstgrade waren in eine Steuerbord- und Backbordwache mit vierstündlicher Ablösung eingeteilt – ausgenommen die zweistündigen Abendwachen (von 16 bis 18 und von 18 bis 20 Uhr) –, weil sonst dieselben Männer täglich die gleiche Wache hätten schieben müssen.

„Nord un Süd, de Welt is wiet, Ost un West, to Hus is best"

Strophe eines zeitgenössischen Gedichtes

Von einem regelmäßigen Wachdienst befreit – und daher Freiwächter genannt – waren Handwerker (beispielsweise Zimmerleute), Köche, Kellner und solche mit Spezialaufgaben. Ging ein Schiff in See, so war

es Brauch, die Wache um 20 Uhr aufzusetzen, weil im Lauf eines Tages so viel zu tun war, dass alle Mann an Deck sein mussten; der Schiffsdienst begann daher um diese Uhrzeit. Die Steuerbordwache ging immer als erste in die Kojen, denn diese Seite galt seit alters her als die bevorzugte.

Im Hafen gehörte sie auf dem achteren Halbdeck dem Kommandanten und dem wachhabenden Offizier, alle übrigen Offiziere hatten sich, falls nicht anders befohlen, an Backbord aufzuhalten – und nur auf dieser Seite durften die Mannschaften das Achterdeck betreten. Das galt im Übrigen auch für das Vorderdeck, wo sich Decksoffiziere und Unteroffiziere steuerbord sammeln durften.



GROSSREINSCHIFF: Auf dem Achterdeck eines Linienschiffes um 1900. Kritisch betrachten der I. Offizier, ein Bootsmann und ein Unteroffizier die Arbeiten Foto: Sammlung GSW

Unsichtbare Grenzen

Ein Schiff kannte also gleichsam unsichtbare Schranken, was nichts mit Dünkel zu tun hatte, sondern mit der notwendigen Disziplin. Und in See? Dort fiel dieser Unterschied zwischen Backbord- und Steuerbordseite zwar fort, dafür traten an deren Stelle Luv und Lee: Die dem Wind zugekehrte Seite war für die Vorgesetzten reserviert und die Untergebenen gingen nach Lee.

Die Freiwache erhielt um 19:45 Uhr ihre Hängematten und hängte sie im Zwischendeck an nummerierten Haken auf. Der Zwischendecksoffizier ließ um 20:15 Uhr die Backslampen löschen. Es brannten lediglich einige Sicherheitsleuchten, damit die Mannschaften beim Aufstehen nicht völlig im Dunkeln tappten. Leises Flüstern war noch einige Zeit erlaubt, um 20:55 Uhr hieß es: „Ruhe im Schiff! Licht aus!“ Je nach Stimmung wurde der Nachsatz ausgesungen: „Alle Geister auf Station.“ Die Befehle wurden vom Bootsmaat der Wache „ausgesungen“ und mit der Bootsmannmaatenpfeife (einer Diskantpfeife mit schrillem, aber durchdringendem Ton durch ein entsprechendes Signal analog den Hornsignalen bei Landtruppen) kundgetan.

Ruhe im Schiff – Licht aus!

Um 21 Uhr stand die Inspektion an, um die Sicherheit für die Nacht zu gewährleisten: Feuergefahr gebannt? Wasserstand im Schiff? Batteriebefestigungen? Anschließend erstattete der Erste Offizier dem Kommandanten Meldung, nahm dessen Befehle für den folgenden Tag entgegen und gab seinerseits Anweisungen an die Decksoffiziere weiter, deren Tagesdienst damit beendet war.

Währenddessen musterte die Backbordwache für den regelmäßigen Nachtdienst das Steuern, Ausguck, Loggen (Messen der Geschwindigkeit), Loten (Messen der Wassertiefe) sowie Einteilung bei den Rettungsbojen, die nachts andere waren als tagsüber. Tagbojen, also die Rettungsringe, bestanden aus flachen, mit Segeltuch benähten, rot angestrichenen Korkringen von einem Meter Durchmesser. Nachts wären sie wirkungslos gewesen, denn ehe ein Schiff gestoppt werden konnte, um einen über Bord Gegangenen wieder aufzunehmen, hatte es sich bereits zu weit von dem Unglücksort entfernt. Am Tag wäre es kein Problem gewesen, den roten Ring selbst auf tausend Meter auszumachen – bei Dunkelheit unmöglich. Daher war am achteren Teil des Schiffes außenbords eine Vorrichtung aufgehängt, meist zwei große hohle Kugeln aus Kupfer, die durch einen ebenfalls hohlen Zylinder zu einer Einheit verbunden waren.

Ein auch im Wasser brennender Zündlichtsatz auf dem Zylinder sorgte etwa zehn Minuten für Licht, wenn die Boje zu Wasser gelassen wurde. In dieser Zeit war ein Beiboot klar gemacht, um den Verunglückten aufzunehmen. Es gab noch verschiedene andere Bojen-Typen, aber diese hatte sich bewährt und war die gebräuchlichste.

„MANN ÜBER BORD!“ Der rote Rettungsring aus Kork war weithin sichtbar, die Rettungsquote in der Kaiserlichen Marine entsprechend hoch. Gemälde von Willy Stöwer Foto: Sammlung GSW

Endlich Ablösung

Um 23.45 Uhr wurde die Steuerbordwache geweckt, zehn Minuten Zeit blieben, um sich fertigzumachen und die Hängematten zu schnüren und zu verstauen. Punkt 24 Uhr verlas der eingeteilte Decksoffizier die neue Wache namentlich, die abgelöste konnte sich jetzt hinhauen, um auf dieselbe Weise um 4 Uhr morgens wieder abzulösen.

Dann mussten auch die Freiwächter heraus, die mit der täglichen Reinigung begannen. Wie es dann weiterging auf den Schiffen Seiner Majestät, lesen Sie in der nächsten Ausgabe von *Schiff Classic*. ⚓



BEISETZUNG: 97 Opfer der großen Sturmflut von 1962 haben auf dem Friedhof Ohlsdorf ihre letzte Ruhestätte gefunden

Foto: picture-alliance/Lothar Heidtmann



Maritime Ruhestätten auf dem Friedhof Ohlsdorf

Letzter Hafen Hamburg

Die Hansestadt hat seit Jahrhunderten eine lebendige maritime Tradition, die sich auch an einem ungewöhnlichen Ort zeigt. In Ohlsdorf, dem größten Parkfriedhof der Welt, haben viele Menschen mit unterschiedlichen Verbindungen zur Seefahrt ihren „letzten Hafen“ gefunden

Von Britta Heitmann

Am 1. Juli 1877 wurde der damals weit „jenseits der Stadtgrenze“ angelegte Zentralfriedhof in Ohlsdorf feierlich eingeweiht. Nach weiterem Landzukauf misst der Friedhof heute 391 Hektar und gilt mit seiner einmaligen gartenarchitektonischen Gestaltung, die einem Landschaftspark nachempfunden wurde, sowie den historischen Grabmalen und zahlreichen Skulpturen als bedeutendes Kulturdenkmal. Aufgrund der Größe verkehren zwei Buslinien auf dem Friedhof, der inzwischen mitten in Hamburg liegt und zum Spazierengehen und Innehalten an idyllischen Plätzen, aber auch zur maritimen Spurensuche einlädt.

Ein besonderes Merkmal des Ohlsdorfer Friedhofs sind seine zahlreichen Gemeinschaftsgräber. Eines davon ist der „Althamburger Gedächtnisfriedhof“, der von einer schneeweißen, 3,20 Meter großen Christusfigur überragt wird. Hier wurden 1945 einheitliche schlichte Grabplatten zur Erinnerung an herausragende Hamburger Persönlichkeiten geschaffen.

Für Hamburger Persönlichkeiten

So für die Wasserbaudirektoren Heinrich Hübbe, der den Hafen erweiterte und nach dem Großen Brand von 1842 zum Wiederaufbau beitrug, und Johannes Dalmann, der den Hamburger Hafen als offenen Tidehafen ausgebaut hatte und 1872 durch die Schienenanbindung des Hafens die direkte Umladung vom Schiff am Kai auf die Eisenbahn möglich machte. Sein eigener historischer Grabstein steht neben einer imposanten ruhenden Löwenskulptur aus Beton. Die Christusfigur wurde von dem Hamburger Reeder und Kaufmann Friedrich Wencke, dem Mitbegründer der bis heute existierenden Bugsier-Dampfschiffs-Gesellschaft, gestiftet. Eher eine historische Freilichtausstellung als eine Gemeinschaftsgrabstätte stellt das Ämtersteinmuseum dar. Nach der Auflösung der alten Friedhöfe wurden hier 1899 die Erinnerungssteine von Ämtern, Brüderschaften, Innungen und Zünften aufgestellt, deren Mitglieder zu Lebzeiten eng verbunden waren und auch im Tod unter sich sein wollten.

Altersbedingte Abnutzung

Die Grabmale sind altersbedingt in einem schlechten Zustand. Noch erhalten sind die Stelen zum „Begräbnis der aufwerts fahrenden Steuer- und Schifferleute von 1594“, vom „Amt der Schiffbauer von 1844“, für die „Bruderschaft der Ewerführer bei dem alten Krahn von 1611“ sowie für die „Casse der Stücke von Achten“, die außerdem noch ein extra Gemeinschaftsgrab auf dem Friedhof hat.

Die „Casse der Stücke von Achten“ ist aus einer Schiffergesellschaft von 1499 entstanden. Sie ist eine alte „Piratenkasse“, die 1622 eingerichtet wurde, und war die erste seemännische Sozialversicherung auf Gegenseitigkeit. Mit den Geldern wurde das Lösegeld für Seeleute bezahlt, deren Schiffe gekapert und die selbst in Nordafrika gefangen gehalten wurden. Außerdem diente sie der Versorgung von Kapitänen, Mannschaften und Angehörigen.

Noch heute betreibt die Stiftung das Seniorenheim „Fallen Anker“ in Hamburg. Das Gemeinschaftsgrabmal aus rotem Sandstein wurde von den Dammtorfriedhöfen nach Ohlsdorf verlagert. Das abgetakelte Segelschiff im Relief gilt als Symbol des Todes. Davor sind viele Ein-



ALTHAMBURGER GEDÄCHTNISFRIEDHOF: Die überlebensgroße Christusfigur überragt die Anlage mit Blick auf das Friedhofsverwaltungsgebäude

REEDER FRIEDRICH WENCKE: Das monumentale torartige Grabmal ist mit einem großen Bronzerelief verziert, das biblische, aber auch familiäre und maritime Symbole darstellt

zelgräber von Kapitänen und deren Angehörigen. Anfang des 20. Jahrhunderts kamen immer mehr Chinesen nach Hamburg. Sie gründeten einen chinesischen Matrosenclub, der in dem Chinesischen Verein aufging und 1929 ein Gemeinschaftsgrab auf dem Ohlsdorfer Friedhof kaufte.

Auf dem Gedenkstein steht die Widmung „zum Andenken an die in Hamburg verstorbenen Seeleute“ auf Deutsch und Chinesisch. Selbstverständlich darf in einer Hafenstadt keine Grabstätte für die Seefahrer fehlen. Bereits 1923 richtete die Deutsche Seemannsmission in Zusammenarbeit mit dem Verband deutscher Reeder einen Seemannsfriedhof ein, um „den heimatlosen, in den Hamburger Krankenhäusern sterbenden deutschen Seeleuten eine würdige letzte Ruhestätte zu verschaffen“. Ursprünglich waren es 42 Einzelgräber, die dann auf 313 Grabstellen erweitert wurden.

Die gemeinschaftliche Grabstelle wird durch ein monumentales schlichtes Holzkreuz geprägt. Davor liegen ein originaler Eisenanker und ein Pultstein mit der Inschrift „Unseren Seeleuten 1936“. Jeder Seemann bekommt einen einfachen Stein mit Namen, Geburts- und Todesdatum. Dort beerdigt wurde auch der langjährige Seemannsdiakon „Vater“ Friedrich Schlage mit seiner Frau Louise. Ihre Grabsteine zieren das Alpha und das Omega, zwischen den zusammenstehenden Steinen ist eine Lücke in Kreuzform ausgespart. Ein Teil der Grabsteine ist inzwischen völlig von Brombeerranken überwuchert. Dennoch finden hier bis heute noch Bestattungen statt.

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

Einweihung	1. Juli 1877
Fläche	391 Hektar
Grabstätten	235.000
Beisetzungen	1,4 Mio. (1877–2015)
Baumbestand	einige Hundert Laub- und Nadelholzarten
Adresse	Fuhlsbüttler Straße 756, 22337 Hamburg
Öffnungszeiten	April–Okt. 8–21 Uhr Nov.–März 8–18 Uhr
Telefon	040 593880

Schwere Havarien

Wo Menschen arbeiten, kommt es zu Unfällen. Das gilt auf dem Wasser wie an Land. Deshalb gibt es in Ohlsdorf auch mehrere Stätten, an denen an Schiffs- und Hafenunfälle erinnert wird. Eine imposante Christusfigur aus weißem Marmor ziert die gemeinsame Grabstätte der Opfer der *Primus*-Katastrophe. Der Eilbecker Arbeitersängerverein hatte den Raddampfer *Primus* für den Sommerausflug auf der Elbe am 21. Juni 1902 gebucht. Das mit 200 Passagieren überladene Schiff wurde nachts auf der Heimfahrt von dem Hadag-Schlepper *Hansa* gerammt und sank. 101 Menschen fanden den Tod, von denen 78 auf dem Ohlsdorfer Friedhof rund um die Christusfigur bestattet wurden.

1912 lief die *Avaré* als Dampfer *Sierra Salvada* für den Norddeutschen Lloyd vom Stapel, um im Südamerika-Dienst eingesetzt zu werden. 1914 wurde sie kriegsbedingt in Rio de Janeiro aufgelegt, 1917 von Brasilien beschlagnahmt und in *Avaré* umbenannt. Nach der Generalüberholung auf der Hamburger Vulcan-Werft kenterte das Schiff am 16. Juni 1922, nachdem es von Schleppern aus dem Dock gezogen worden war, und kam auf der Seite im Hafenbecken zum Liegen. Über 100

Alle Fotos, falls nicht anders angegeben: Britta Heitmann



WASSERBAUDIREKTOR JOHANNES DALMANN: Das historische Grab wurde im Rahmen einer Grabpatenschaft komplett renoviert



***AVARÉ*-KATASTROPHE:** Der Gedenkstein aus ursprünglich sehr hellem Obernkirchner Sandstein ist inzwischen vollkommen vermoost

Werftarbeiter und brasilianische Seeleute konnten gerettet werden, aber 39 starben. Die Reederei kaufte auf dem Friedhof eine Grabstätte mit einem breiten Sandstein, flankiert von zwei Trauerbirken, für die Toten.

Repräsentative Grabstätten

Ein in sich zusammenstürzender 40-Tonnen-Kran riss eine Arbeitskolonne auf dem Gelände der Howaldtswerft – der früheren Vulcan-Werft, auf der die *Avaré* gekentert war – am 6. Juli 1949 in den Tod. Die genaue Unfallursache ließ sich nie feststellen. Die Howaldtswerke Hamburg AG erwarb für die Verunglückten eine gemeinsame Grabstätte. In den Granitstein sind die Namen der zehn Verstorbenen eingemeißelt.

Über einen langen Zeitraum prägten die Hamburger Reeder nicht nur die Wirtschaft, sondern in vielerlei Hinsicht auch die ganze Stadt. Ihrer gesellschaftlichen Stellung entsprechend, schufen sich die Reederfamilien in Ohlsdorf repräsentative Grabstätten. Zu den bekanntesten Vertretern der Hamburger Reederschaft gehörte zu seiner Zeit Albert Ballin (1857–1918). Sein Name ist untrennbar mit der Entwicklung der deutschen Passagierschifffahrt vom Ende des 19. Jahrhunderts an verbunden. Er übernahm schon als Siebzehnjähriger die jüdische Auswanderer-

DENKMAL FÜR DIE *AVARÉ*

Das Schiff kenterte am 16. Juni 1922 im Hamburger Hafen, 39 Seeleute kamen ums Leben; die Reederei kaufte auf dem Friedhof eine Grabstätte

agentur seines verstorbenen Vaters und machte sich schnell einen Namen in Hamburger Reederkreisen. 1886 wurde er selbstständiger Leiter des Passagegeschäfts der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) und 1899 dann deren Generaldirektor. Unter seiner Leitung machte er die HAPAG zur größten Reederei der Welt.

Nach dem verlorenen Weltkrieg, der zum Verlust seiner Flotte und zur Zerstörung seines Lebenswerkes führte, nahm sich Albert Ballin aus Verzweiflung 1918 das Leben. Seine Grabstelle wird von acht Findlingen gebildet, auf dem größten in der Mitte stehen seine Lebensdaten in Bronzebuchstaben. Obwohl er Jude war und im „Dritten Reich" der HAPAG-Dampfer *Albert Ballin* in *Hansa* umbenannt werden musste, hat sein Grab diese Zeit unbeschadet überstanden.

Das Grabmal der vier durch verwandtschaftliche Beziehungen verbundenen Familien Laeisz, Canel, Hanssen und Meerwein wurde 1881 im Waldteil des Friedhofs als landschaftliche Grabanlage eingerichtet. Ferdinand Laeisz war Mitbegründer der Reedereien HAPAG und Hamburg-Süd. Mit seinem Sohn Carl brachte er eigene Schiffe in Fahrt, die als „Flying-P-Liner" – der Name



ÄMTERSTEINMUSEUM: Vor dem Grabmal der „Ewerführer vom alten Krahn" liegt noch eine völlig vermooste Steinplatte mit einem Relief aus Enterhaken mit gekreuztem Paddel

GEDENKE DES TODES: Im Relief gekreuzte Enterhaken mit Krone und Totenschädel auf Knochen mit Sanduhr für die „aufwerts fahrenden Steuer- und Schifferleute"



VERWISCHTE SPUREN: Das Relief mit gekreuzten Äxten, Zirkel, Winkel und Hammer im Giebel vom Gedenkstein für das „Amt der Schiffbauer" lässt sich kaum noch erahnen



REEDEREI LAEISZ: Ein großer Bronzeengel überragt das Grabfeld, das mit den verwandten Familien Canel (Reeder), Meerwein und Hanssen (Hafen-Architekten) geteilt wird

der Schiffe begann jeweils mit einem „P" – in die maritime Geschichte eingingen. Auf dem Familiengrab Laeisz steht ein großer Bronzeengel mit langem Gewand, der in der rechten Hand einen Palmwedel hält und mit der linken Hand nach einem verwehenden Tuch greift. Rechts und links davon sind zwei große Grabmalwände, die von dem Architekten Bernhard Hanssen entworfen wurden, der zusammen mit Erwin Meerwein, dessen schlichtes Grab gleich beim Eingang liegt, den Kaispeicher B, in dem heutzutage das Internationale Maritime Museum residiert, baute und maßgeblich am Bau der Hamburger Speicherstadt beteiligt war.

Auf der roten Sandsteinwand der Reederfamile Canel sind Friedrich Canel und seine Ehefrau Fanny abgebildet, links und rechts davon steht ein kindlicher Engel. Ähnliche Engel finden sich bei dem gegenüberliegenden Grabmal von Familie Hanssen, in dessen Mittelpunkt ein weiblicher Engel mit großen ausgebreiteten Flügeln sitzt. In der Verzierung beider Gräber sind viele berufsbezogene Symbole vorhanden wie Anker und Schiffsrumpf, aber auch Kontorbuch, Zeichendreieck und Stifte. Ein heroisch anmutendes Grabmal im Stil der 1930er-Jahre mit einer muskulösen Männerfigur neben einem Schiffsbug ziert das Grab von Robert Müller, der als Befrachter von Binnenschiffen tätig war und eine eigene Schiffsflotte aufbaute. Die Reederei ist bis heute aktiv.

ÜBER DEN TOD HINAUS

Schiffskapitäne identifizieren sich häufig in besonderem Maß mit ihrem Beruf. Dass dies auch über den Tod hinaus Bedeutung behält, zeigen viele Inschriften mit der Berufsbezeichnung

Der wohlhabende Kaufmann Wilhelm Anton Riedemann ließ als Familiengrabstätte gleich ein Mausoleum errichten. Seinen Reichtum erwarb er durch den Petroleumhandel. Er wagte es als Erster, Petroleum in Tanks statt in Fässern zu verschiffen, und ließ 1886 den ersten Öltanker Glückauf bauen. Später gründete er die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, die später in ESSO umfirmierte.

Das Mausoleum ließ er zum frühen Tod seiner einzigen Tochter Sophie erbauen. In den 1950er-Jahren wurden das Mausoleum geräumt und die Toten nach seinem späteren Wohnsitz Lugano in die Schweiz übergeführt, wo er dann auch gestorben ist und begraben wurde. Neben den Schifffahrtsunter-

nehmen ist eine leistungsfähige Werftindustrie entscheidend für die maritime Stärke eines Landes. Wie kein anderer steht der Name Blohm & Voss bis heute für die Hamburger Werftbranche. Hermann Blohm und Ernst Voss gründeten 1877 die Werft.

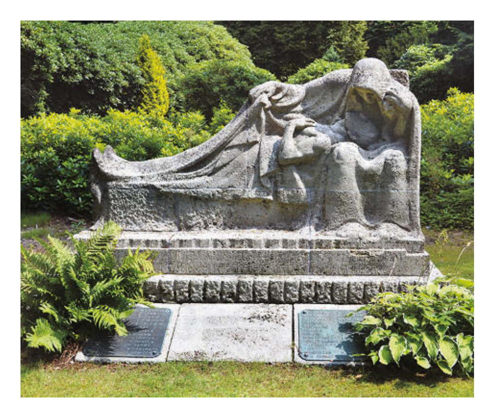
Große Schiffbauer

Nach schwierigen Anfangsjahren, in denen die Werft nur durch Reparaturen existierte, kamen dann Aufträge für Neubauten, darunter von der HAPAG für den Riesendampfer *Vaterland*, vom Norddeutschen Lloyd für den Schnelldampfer *Europa*, von der Deutschen Arbeitsfront für das KdF-Schiff *Wilhelm Gustloff* sowie auch Aufträge der verschiedenen deutschen Marinen über Kreuzer, Fregatten, U-Boote und das legendäre Schlachtschiff *Bismarck*.

Das Grabmal Voss besteht aus einer halbrunden Mauer aus unterschiedlich hohen Stelen, in der Mitte die Skulptur einer stehenden, jugendlichen Trauernden mit gesenktem Kopf, einem Kranz in der Hand und verhülltem Kopf und Körper. Das Grabmal Blohm ist eine schlichte, niedrige und hellgraue Mauer mit Gravur „Familie Hermann Blohm".

Der Kapitänsberuf gehört zu denjenigen, bei denen sich der Inhaber in besonderem Maße mit seiner Tätigkeit identifiziert. Dass das auch über den Tod hinaus wirkt, zeigt die Tatsache, dass sich auf vielen Grabsteinen von Kapitänen Inschriften mit der Berufsbezeichnung und Schiffsdarstellungen finden. Ein besonders bekannter Kapitän ist Felix Graf Luckner. Unter einer schlichten Steinplatte liegt der berühmte „Seeteufel" begraben.

Die Grabplatte ziert sein Segelschiff *SMS Seeteufel*, mit dem er als Hilfskreuzer im Ersten Weltkrieg auf Kaperfahrt ging. Auf dem Grabmal von Kapitän Carl Lübbe sind ein Schiffsrelief, das deutlich dem KdF-Passagierschiff *Wilhelm Gustloff* nachempfunden wurde, und ein großer Anker zu sehen. Auf der ersten Fahrt konnte er mit seinem Schiff 19 havarierte englische Seeleute retten. Er starb auf der offiziellen Jungfernfahrt am 22. April 1938 an einem Herzschlag, nachdem er gerade die Brücke verlassen hatte.



DENKMAL DER SCHIFFSOFFIZIERE: Das 1920 von Arthur Bock geschaffene und zwischenzeitlich völlig überwachsene Kunstwerk wurde im letzten Jahr restauriert

Auf dem Grabstein von Kapitän Bernhard Masson ist das Wappen der Kap Horniers, ein Albatros und die Bezeichnung „A.I.C.H St. Malo" zu sehen. Der historische Spruch „Sieben vorbei – acht verweht, Wache kommt – Wache geht" stammt noch aus Columbus' Zeiten und erinnert an das Ende der Nachtwache in der Stunde zwischen Nacht und Tag.

Die Sturmflut vom 16. zum 17. Februar 1962 zählt zu den größten Katastrophen, die Hamburg je heimgesucht haben. Die Elbdeiche brachen an zahlreichen Stellen und ungefähr ein Fünftel des gesamten Hamburger Staatsgebietes wurde überschwemmt. 20.000 Hamburger wurden evakuiert, 5.000 davon verloren ihre Wohnungen. 315 Menschen ertranken in den Fluten. Zu Ehren der Opfer fand am 26. Februar 1962 auf dem Hamburger Rathausmarkt eine Trauerfeier statt, an der 100.000 Hamburger teilnahmen.

Flutopfer von 1962

Der Eingang zur Gedenkstätte in Ohlsdorf führt durch eine Art „Fluttor" aus zwei großen Steinblöcken, auf der Steinplatte am Boden ist „Flut 1962" eingemeißelt. Das eigentliche Grabmal besteht aus vier schlichten steinernen Säulen und einer Tafel mit den Namen der 97 hier begrabenen Flutopfer. Seit 2012 wird mit einem zusätzlichen Gedenkstein mit den Namen der 221 Flutopfer gedacht, die nicht auf dem Ohlsdorfer Friedhof beigesetzt wurden.

Kein anderer Berufsstand ist neben den Soldaten in Kriegszeiten so von Gefangenschaft bedroht wie der der Seeleute. An sie erinnert das Denkmal der Schiffsoffiziere. In den USA gründete sich 1919 im Kriegsgefangenenlager Fort Orglethorp ein Komitee für die dort in Kriegsgefangenschaft verstorbenen Schiffsoffiziere. Der Bildhauer Arthur Bock wurde beauftragt, ein Denkmal zu schaffen, das 1920 enthüllt wurde. Es zeigt eine Darstellung von „Mutter Erde" als sitzende trauernde Frauengestalt, die mit ihrem weiten Umhang ihren toten Sohn verhüllt, der in ihren Schoß gebettet liegt. Um das Grabmal herum sind Bronzetafeln zum Gedenken der während des Krieges verstorbenen Seeleute von Handelsschiffen aufgestellt.

GROSSREEDER ALBERT BALLIN: Die monumentale Findlingsgruppe steht im ältesten Parkteil des Friedhofs

Foto: picture-alliance/dieKLEINERT

Neben den Reedern und Schiffbauern verdankt Hamburg seinen Wohlstand auch den Baumeistern, denn ohne sie gäbe es keinen leistungsfähigen Hafen. Oberingenieur Franz Andreas Meyer ist einer der bekanntesten Vertreter seiner Zunft. Er prägte als Baudirektor das Gesicht Hamburgs. Er war zuständig für öffentliche Anlagen sowie Wasser- und Brückenbau, Be- und Entwässerung und das Vermessungswesen.

Er gilt als Schöpfer der 1886 errichteten Speicherstadt und war am Bau des Sandtorhafens sowie auch an der Planung des Ohlsdorfer Friedhofs beteiligt. Auf seinem Grabmal, einem besonders großen Findling, ist ein großdimensioniertes Porträt von ihm in Seitenansicht zu sehen.

Natürlich finden sich auch auf anderen Friedhöfen Hamburgs Gräber mit maritimem Bezug und außerdem an vielen Orten Gedenksteine, besonders entlang der Elbe. Auf dem Friedhof Ohlsdorf spiegelt sich jedoch die ganze bunte Vielfalt der maritimen Grabgestaltung auf den Grabmalen wider – von der Symbolik des Segelschiffes unter vollem Wind für die Lebensfahrt des Menschen bis hin zum abgetakelten Schiff am Ankerplatz am Ende der letzten Reise. ⚓

Offizier in kritischer Zeit

Konteradmiral Rolf Johannesson verkörpert eine Kontinuität ethischer Werte, die Angehörigen der Deutschen Marine auch 27 Jahre nach seinem Tod Vorbild sein sollten

Von Dr. Heinrich Walle



Fregattenkapitän a. D. Dr. Heinrich Walle, geboren am 21. September 1941, war von 1963 bis 1994 aktiver Marineoffizier und ab 1979 als Militärhistoriker im Militärgeschichtlichen Forschungsamt der Bundeswehr eingesetzt
Foto: Privat

Am 11. August 1944 richtete Kapitän zur See Johannesson als Flottillenchef ein sogenanntes Privatdienstschreiben an den Chef des Marinepersonalamtes, Vizeadmiral Martin Baltzer, den er gut kannte. Darin fragte er, ob Adolf Hitler „ein Fluch für Deutschland und ein Heil für die Engländer, Amerikaner und Russen wird". Der Brief endete mit den Worten: „Gott schütze unser Vaterland!" Der Adressat, der gemeinsam mit Johannesson als Wachoffizier auf einem Torpedoboot gefahren war, schickte seinem Kameraden das kompromittierende Schriftstück zurück und erklärte, dass er solche Äußerungen weder billige noch zur Kenntnis nehmen wolle.

Mit diesem Schreiben hatte Rolf Johannesson nach damaliger Rechtsauffassung den Tatbestand der Wehrkraftzersetzung erfüllt; Grund genug, dies sofort zur Meldung zu bringen. Das hätte ihn trotz höchster Tapferkeitsauszeichnung – Johannesson war Ritterkreuzträger – höchstwahrscheinlich das Leben gekostet, wie es in einem ähnlichen Fall Oberleutnant zur See Oskar Kusch ergangen ist (*Schiff Classic* 1/2016). Ebenso wie Kusch hatte Rolf Johannesson auf die kameradschaftliche Solidarität im Marineoffizierkorps vertraut, die über allen weltanschaulichen Gegensätzen und Meinungsverschiedenheiten stand. Doch er wurde nicht verraten, wobei Baltzer ein hohes Risiko einging, denn als „Mitwisser" hatte er sich in größte Gefahr gebracht.

Sittliche Werteordnung

Rolf Johannesson war tief durchdrungen von der Überzeugung einer naturrechtlich sittlichen Werteordnung christlicher Prägung. Daraus resultierte sein Patriotismus, der ihn motivierte, Soldat und Seeoffizier zu werden. Für ihn, der als Sohn eines Gymnasiallehrers an einer preußischen Kadettenanstalt in der Kaiserzeit sozialisiert war, galt der Soldatenberuf stets als ein Beruf *sui generis*, was sich besonders in seiner Haltung als Marineoffizier zeigte. Er empfand ein ausgeprägtes Standesbewusstsein, das er aber keineswegs mit dem Anspruch auf Privilegien verband, sondern als Verpflichtung zur Solidarität gegenüber den Offizierkameraden verstand – auch über weltanschauliche und politische Kontroversen hinweg.

Verpflichtung zur Solidarität

Er gehörte zu einer Generation von Offizieren, die wegen ihrer Herkunft und ihres militärischen Werdeganges dazu erzogen worden waren, jeder legalen Führung als Patrioten tapfer zu dienen. Vaterland und Obrigkeit galten als gottgewollt und wurden bezüglich ihrer ethischen

1900–1989 Mensch und Offizier

Rolf Johannesson trat 1918 als Matrose OA in die Kaiserliche Marine ein. Von 1938 bis 1942 war er Kommandant des Zerstörers Z 15 *Erich Steinbrinck*. Von 1942 bis 1943 führte er den erbeuteten griechischen Zerstörer *Vasilefs Georgios I.*, der nunmehr als ZG 3 *Hermes* unter deutscher Flagge fuhr. Für seine zahlreichen mit Erfolg durchgeführten Einsätze war er 1942 mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet worden. Im April 1943 wurde der Kapitän zur See Chef der 4. Zerstörerflottille, die in Nordnorwegen operierte. Nach Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und der Marineführung und wegen seiner offenkundig kritischen Haltung zum Nationalsozialismus wurde er von seiner Führungsposition an der Front abgelöst und in die Heimat „abgeschoben". Ende Januar 1945 zum Konteradmiral befördert, fungierte Johannesson als Seekommandant Elbe- und Wesermündung. Am 1. Januar 1957 ist er als Flottillenadmiral in der Bundesmarine reaktiviert worden und war vom 1. April 1957 bis zum 31. August 1961 der erste Flottenchef, das heißt Befehlshaber der Flotte. 1958 zum Konteradmiral befördert und 1961 mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet, war Johannesson nach seiner Verabschiedung von 1965 bis 1983 als Bundesbeauftragter beim Seeamt in Hamburg tätig. Er starb am 6. Dezember 1989.



WÜRDIG: Offizieranwärter der Deutschen Marine bei ihrer Vereidigung am 31. Juli 2015 in der Marineschule Mürwik. Johannessons Erinnerungen *Offizier in kritischer Zeit* werden in diesem Jahr neu aufgelegt und künftigen Marineoffizieren zur Verfügung gestellt

Foto: picture-alliance/dpa

Legitimation nicht hinterfragt. Gegen Ende des Krieges und als die Niederlage unabwendbar war, ist Johannesson deutlich geworden, dass Hitler „ein Fluch für Deutschland" sein könnte. Mit seinen Zweifeln am „Endsieg" hatte er den Weg in den Widerstand beschritten.

Seine ausgezeichneten Fachkenntnisse – die Basis seiner militärischen Erfolge – müssen ihm zu einer beachtlichen Unabhängigkeit verholfen haben. Er galt als kritischer Untergebener, der genau abschätzte, welches Risiko er bei der Ausführung seiner Aufträge verantworten konnte, ohne das Auftragsziel zu vernachlässigen. Weil seine Männer wussten, dass er bei aller Einsatzbereitschaft ihr Leben nicht fahrlässig aufs Spiel setzte, besaß er ihr volles Vertrauen. Erstaunlich mutig vertrat er im Krieg gegenüber der Marineführung seine Kritik an fachfremden Führungsentscheidungen; durch seine kritischen Bemerkungen blieben Konflikte mit Repräsentanten des NS-Regimes nicht aus.

Leitbild der Inneren Führung

Als Befehlshaber der Flotte in der Bundesmarine sah Johannesson seine Aufgabe auch darin, die Marineoffiziere auf ihre Rolle im Staat vorzubereiten. Er bekannte sich zum Leitbild der „Inneren Führung", also zur vollständigen Einbindung der Soldaten in die im Grundgesetz der Bundesrepublik verankerte Rechtsordnung. Deshalb verteidigte er auch den geistigen Vater der „Inneren Führung", General Wolf Graf von Baudissin (1907–1993), gegen damals häufig vorgebrachte Angriffe.

In seiner Rede am 31. August 1957, die Admiral Johannesson offiziell als Manöverkritik zum Abschluss der August-Flottenübungen in Cuxhaven hielt, legte er gleichsam ein ethisch-politisches Grundsatzprogramm vor. Er bekannte sich voll umfänglich zur freiheitlich-demokratischen Rechtsordnung, betonte aber, dass die Truppe mit Befehl und Gehorsam und aus funktionalen Gründen nicht nach demokratischen Spielregeln geführt werden könne. Das war für ihn kein Widerspruch zur demokratischen Grundordnung oder „Inneren Führung". Mit der 1957 von ihm ins Leben gerufenen sogenannten Historisch Taktischen Tagung (HiTaTa) schuf Johannesson ein Forum, in dem sich Marineoffiziere ohne Rücksicht auf den Dienstgrad austauschen können. Die HiTaTa, die in diesem Jahr zum 56. Mal stattfindet, ist eine der wertvollsten Traditionen unserer Marine.

Rolf Johannesson hat als Soldat im Kaiserreich, in der Weimarer Republik, im NS-Regime und der Bundesrepublik Deutschland seinem Vaterland gedient. Unabhängig vom Wechsel der politischen Führungen war für ihn eine vom Christentum geprägte sittliche Grundhaltung, die dem im Grundgesetz der Bundesrepublik verankerten Wertekanon entspricht (Artikel 1 bis 19), stets Richtschnur seines Handelns. Dies sollte uns Vorbild sein und bleiben. ⚓

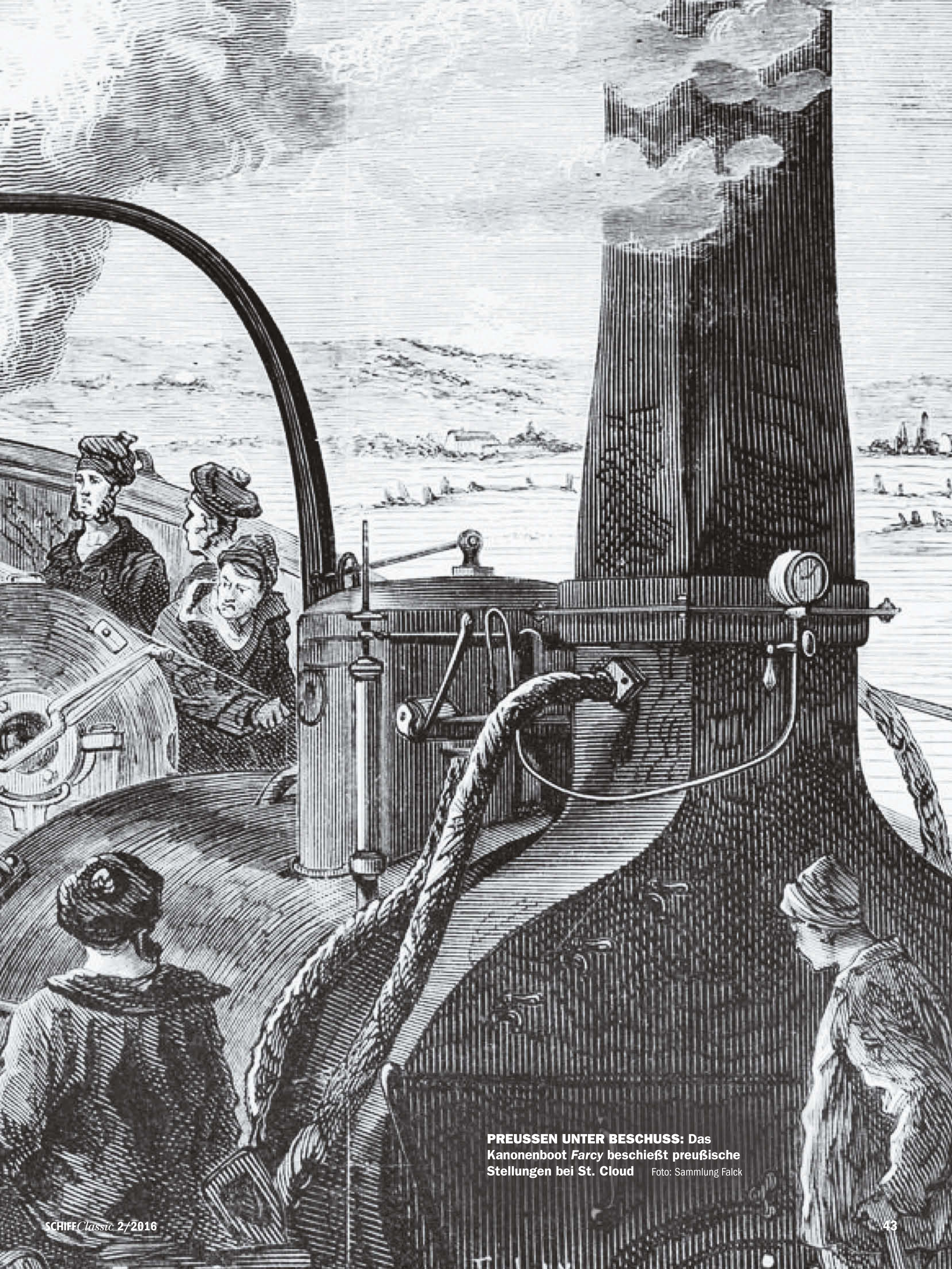


Die Seine-Flottille 1870/71

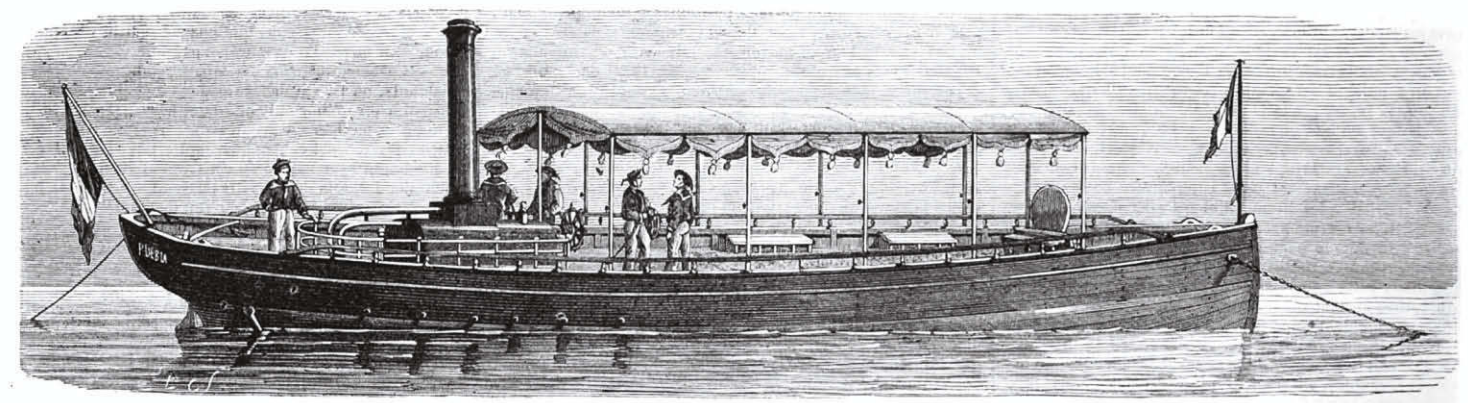
Mobile Verteidigung

Im Deutsch-Französischen Krieg bewiesen die Franzosen mit dem Einsatz von Schiffen auf ihrem berühmtesten Fluss großes Geschick – sehr erfolgreich waren sie aber nicht

Von Prof. Dr. W. Eberhard Falck



PREUSSEN UNTER BESCHUSS: Das Kanonenboot *Farcy* beschießt preußische Stellungen bei St. Cloud Foto: Sammlung Falck



KAISERLICH: Die einzige bisher bekannte Darstellung der kaiserlichen Yacht *Pueblo* Foto: Sammlung Falck

Als Napoleon III. am 19. Juli 1870 Preußen den Krieg erklärte, rechnete weder die französische Politik noch die Militärführung damit, dass die Offensive sofort an Preußen und seine Verbündeten fallen würde. Man hatte nicht das gemeinsame Vorgehen der deutschen Staaten erwartet, sondern wenigstens auf die Neutralität der süddeutschen Staaten gehofft.

Während die Führung glaubte, einen Monat Zeit für den Aufmarsch zu haben, überschritten die Verbündeten schon nach zwei Wochen die Grenze westwärts. Paris musste daher schon kurz nach Kriegsbeginn in einen vorläufigen Verteidigungszustand versetzt werden. Die Stadt hatte zwar seit den 1830er-Jahren Befestigungen erhalten, die immer wieder der artilleristischen Entwicklung angepasst und durch einen Ring vorgeschobener Forts verstärkt wurden.

Diese waren 1870 aber weder fertig noch ausreichend oder überhaupt armiert, sondern mussten mit aus Brest herangeschafften modernen Hinterladern der Marine aufgerüstet werden. Es wurden zahlreiche Einheiten der Mobilgarde ausgehoben, Marineinfanterie bildete eine professionelle Kerntruppe. Das Kommando besaß Admiral de La Roncière-le Noury, der kurz nach dem Krieg eine detaillierte Darstellung der Ereignisse publizierte.

Neue Lage

Die deutschen Truppen erreichten Paris am 19. September 1870 und schufen mit Schanzen und Belagerungsbatterien einen undurchlässigen Zernierungsring. Die Beschießung begann allerdings erst nach Weihnachten 1870, da Generalfeldmarschall Helmuth Moltke noch auf eine Kapitulation gehofft hatte.

Die Seine durchschnitt den inneren Befestigungsring von Paris beim Point-du-Jour und bei Ivry-sur-Seine. Da zu befürchten war, dass die Angreifer sich diese Schwachstellen zunutze machen könnten, wurde eine Flotte zusammengezogen: die Flottille de la Seine. Ihre Aufgaben waren der Schutz der Schwachstellen im Befestigungsring, der Schutz der Seine-Staustufen und der eigenen Pontonbrücken, die Störung jeglicher Versuche des Feindes, Pontonbrücken zu bauen, und schließlich die Feuerunterstützung für Operationen der Landtruppen.

Die Flottille bestand aus Kanonenbooten und gepanzerten schwimmenden Batterien sowie Dampfschaluppen für Vorpostendienste. Die Dampfschaluppen wurden vor Ort requiriert oder zur Verfügung gestellt. Die Panzerbatterien kamen Ende August 1870 aus Lyon und die Kanonenboote aus Cherbourg beziehungsweise Toulon zerlegt per Bahn in Paris an. Die Panzerbatterien hätten eigentlich französische Operationen in Süddeutschland vom Rhein aus unterstützen sollen. Der rasche Vormarsch der Verbündeten in das Herz Frankreichs machte diesen Plan hinfällig, sodass die Transporte nach Paris umdirigiert wurden.

Die Flottille wurde in zwei Divisionen flussaufwärts und flussabwärts in Paris disponiert. Operationsbasen waren Quai des Javel und der Quai de Bercy. Die Besatzungen stellten Marineeinheiten aus Toulon und Brest.

UNTER BESCHUSS Paris mit seinen Befestigungen im Jahre 1870



Grafik: Anneli Nau

Beim Herannahen der deutschen Armeen wurden die Seine-Brücken gesprengt und als Ersatz Pontonbrücken ausgelegt. Die Flottille deckte die Rayonnierungsarbeiten. Interessanterweise verfügte der preußische Generalstab über bessere Karten der Umgebung von Paris als das französische Militär. Daher konnten die Belagerungsbatterien so angelegt werden, dass sie von Paris und den Forts aus kaum zu erkennen waren, aber dennoch den Fluss bestreichen konnten.

Im Verlauf der Belagerung kam es dann aber nur selten zu Artillerieduellen zwischen Booten und Batterien. Die Flottille erlitt keine Verluste durch Kampfhandlungen und an Bord gab es offenbar auch keine Gefallenen oder Verwundeten, nur durch Unfälle.

Offensive Verteidigung

In seinem Bericht nennt La Roncière-le Noury nicht die Gründe, aber bereits kurz nach Belagerungsbeginn wurde mehr auf ortsfeste Verteidigung gesetzt. Die Besatzungen von vier Kanonenbooten legten Anfang Oktober mit deren Geschützen eine Batterie am Point-de-Jour an. Die Besatzungen von zwei weiteren Kanonenbooten wurden nach dem Fort von Vanves zur Bedienung schwerer Marinegeschütze abkommandiert.

Stromauf legten Pioniere bei Port-à-l'Anglais eine Redoute an, die zusammen mit einer Division der Flottille einen vorgeschobenen Verteidigungsposten bildete. Von dort aus konnten die Belagerer in der Ebene von Choisy und Creteil beschossen werden.

FOTODOKUMENTE Kaum Abbildungen zum Thema

Bildliche Informationen zur Seine-Flottille sind erstaunlich rar und beschränken sich neben wenigen technischen Zeichnungen auf Darstellungen aus der zeitgenössischen Presse.

Fotografien sind ebenso selten. Deutscherseits ist das nicht sehr überraschend, da der preußische Generalstab bereits durch seine Beobachtung des Amerikanischen Bürgerkrieges und der Kriege von 1864 und 1866 erkannt hatte, dass Fotos auch der Spionage und militärischen Aufklärung dienten.

Die Fotografentätigkeit in den Kriegsgebieten wurde daher beschränkt und strikt kontrolliert. Auch die französischen Archive geben nichts her, möglicherweise aus ähnlichen Gründen. Erst während des „Aufstandes der Comune" wurde die Fotografie als Instrument der Propaganda eingesetzt.

Bevölkerung und Zivilregierung verlangten in der Hoffnung auf Entsatz durch die Loire-Armee einen höheren Anteil offensiver Verteidigung. Ende November wurden von verschiedenen Stellen der Stadt aus kleinere Ausfälle unternommen, die vor allem vom Hauptausfall über Creteil und Choisy in Richtung Orleans ablenken sollten. Nach heftigen Gefechten, an denen auch die Flottille beteiligt war, wiesen die Deutschen weitere Versuche aber zurück.

Flottille festgefroren

Nach den ungewöhnlich kalten Weihnachtstagen trieb Eisgang die preußischen Pontonbrücken oberhalb von Choisy ab und riss auch die französischen Pontonbrücken stromab mit sich. An der Brücke von Ivry stauten sich schließlich Trümmer und Eisschollen auf, sodass innerhalb weniger Stunden die ganze Seine bis über Choisy hinaus zufror. Die Flottille konnte dadurch nicht mehr in die Kämpfe eingreifen. Obwohl Pioniere sofort damit begannen, einen Kanal durch das bis zu einen Meter dicke Eis zu sprengen, dauerte es zwei Wochen, die Flottille zu befreien.

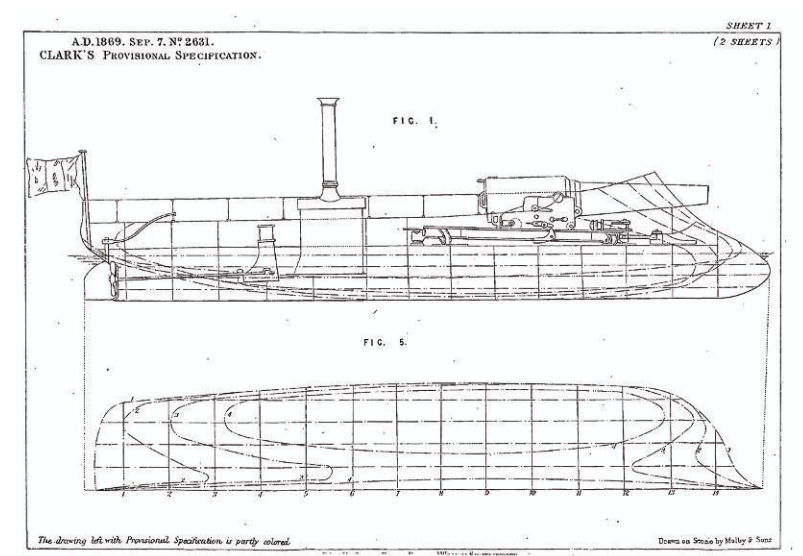
Paris kapitulierte am 28. Januar 1871 als Folge der Beschießung und am darauffolgenden Tag wurde die gesamte Flottille auf Paris zurückgezogen, um sie nicht in die Hände der deutschen Truppen fallen zu lassen. Bis zum 16. Februar war sie desarmiert, die Besatzungen zog man bis auf einen Rest zur Bewachung ab.

Die „Commune" bemächtigte sich im März einiger Schiffe und nutzte sie während des Bürgerkriegs in Paris. Die Regierung setzte ihrerseits das Kanonenboot *Farcy* und Panzerbatterien ein. Diese Ereignisse stan-



SELTENES FOTO: Das in Frankreich gebaute und in dänischen Diensten stehende Kanonenboot *Drogden* 1872 Foto: Forsvarets Bibliotek

FLUSSTAUGLICH: ***Farcy*** **nach dem britischen Patent Nr. 2631, A.D. 1869**
Foto: Central Library, Sheffield



den aber nur indirekt mit dem Deutsch-Französischen Krieg in Verbindung, da sie nach dem Waffenstillstand stattfanden.

Über die Dampfboote in der Flottille ist mit Ausnahme der kaiserlichen Yacht *Puebla* nichts bekannt. Im Auftrag Napoleons III. gebaut, lief sie 1863 vom Stapel. Der Kaiser machte die Yacht Kaiserin Eugenie zum Geschenk und in den folgenden Jahren wurde sie für Ausflüge der kaiserlichen Familie verwendet. *Puebla* war aus Stahlblech gebaut und hatte einen Doppelschraubenantrieb über ein Verteilergetriebe. Auf Veranlassung des Kaisers waren mit dem Schiff verschiedene technische Neuerungen wie Ölfeuerung der Kessel erprobt worden. Offiziell wurde die Yacht als Kriegsschiff geführt und mit Marineangehörigen besetzt. *Puebla* endete als Schleppbarkasse (1886 abgewrackt).

Der sehr umtriebige Leutnant z. S. Jérôme Eugene Farcy propagierte die Idee eines leichten Dampfbootes mit überschwerem Geschütz, eine Weiterentwicklung der Ruderkanonenboote. Vorbild waren wohl auch die britischen Rendell-Dampfkanonenboote, wie sie seit den 1860er-Jahren viele Marinen besaßen, bevor Torpedoboote sie verdrängten. Aber die französische Marine hatte kein Interesse. Es gelang Farcy hingegen, den Kaiser für die Idee zu gewinnen, der den Bau eines Bootes aus seiner Privatschatulle finanzierte. Die Cannonière *Farcy* wurde auf der Werft von Claparède in St. Denis bei Paris gebaut und lief am 10. Dezember 1869 vom Stapel. Sie erhielt erst nach dem Krieg den Namen *Revolver*. Ein zweites Boot ging in dänische Dienste, ob auf Initiative Farcys oder des Werfteigners, ist unbekannt. Während der Erprobung traten aber durch den Rückstoß des schweren Geschützes schon nach wenigen Schüssen Schäden auf, sodass die dänische Marine vom Kauf zurücktrat. Da zur gleichen Zeit die Belagerung von Paris begann, konnte Claparède das Boot an die französische Regierung veräußern. Es erhielt den Namen *Mitraillieuse*. Claparède baute wenigstens noch ein drittes Boot, das dann zur Zufriedenheit der dänischen Marine ausfiel und von ihr 1872 unter dem Namen *Drogden* in Dienst gestellt wurde. Die Farcy-Kanonenboote und ihr Konstrukteur erfreuten sich großer öffentlicher Aufmerksamkeit.

FELDGESCHÜTZE GEGEN BOOTE?

Interessanterweise finden sich keine Berichte über Versuche der Belagerer, die Boote aktiv zu bekämpfen, obwohl Feldgeschütze an einem Panzerschiff durchaus Schäden anrichten konnten

Daher ist es erstaunlich, wie wenige konkrete Spuren in französischen Archiven, einschließlich dem persönlichen schriftlichen Nachlass von Napoleon III., zu finden sind. Ihre tatsächliche Wirkung stand aber wegen technischer und konstruktiver Probleme hinter der publizistischen zurück.

Kentern unmöglich

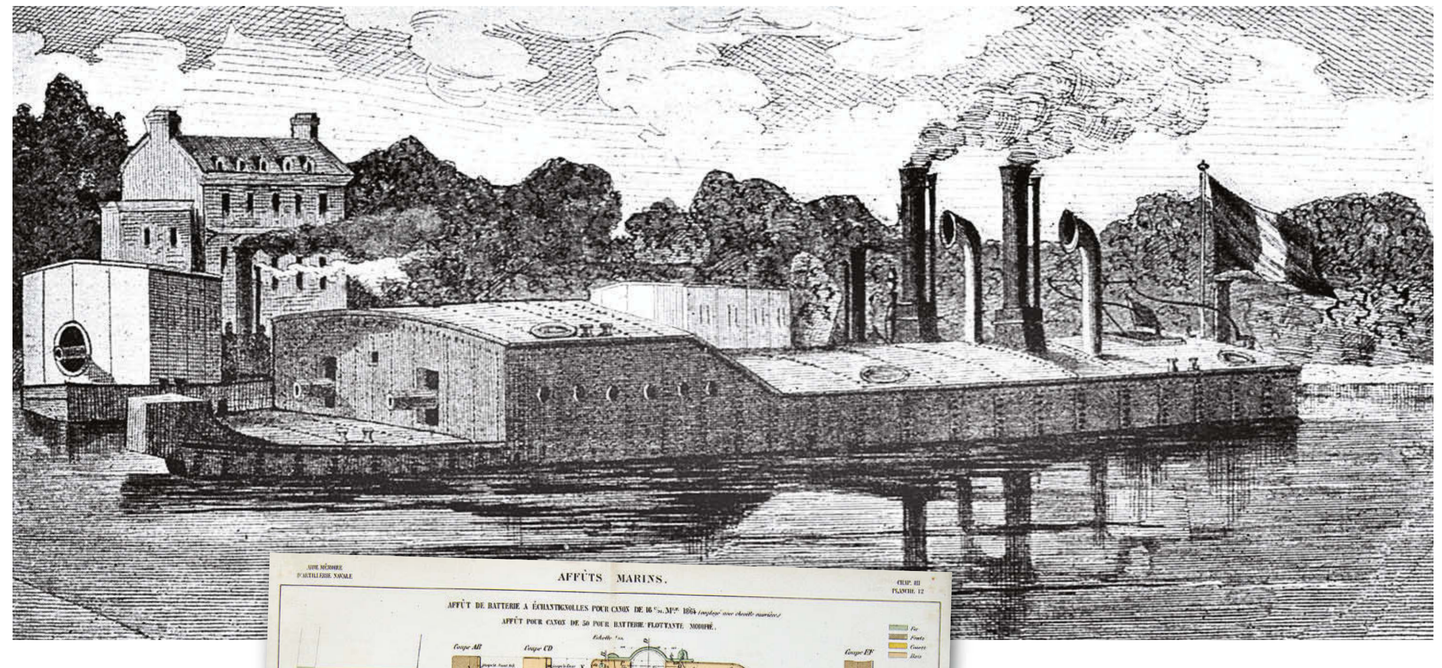
Um seine Ideen zu schützen, beantragte Farcy ein britisches Patent, das er am 7. September 1869 unter der Nummer 2631 erhielt. Danach hat der Rumpf einen Trimaran-ähnlichen Querschnitt, der ein Kentern praktisch unmöglich machte und den beiden in Tunneln liegenden Schrauben eine gute Anströmung sicherte. Der Tiefgang betrug nur 120 Zentimeter bei einer Verdrängung von 50 Tonnen. Das breite Vorschiff gab auch ausreichend Auftrieb für das Geschütz, dessen Masse etwa die Hälfte der Verdrängung ausmachte.

Der Rumpf hatte einen sehr französischen, lang ausgezogenen „Rammbug“ und erhielt einen wasserdichten Doppelboden. Die Konstruktion mit hohen Quer- und Längsspanten erwies sich aber als zu schwach für die dynamische Belastung beim Schießen. Der Doppelschraubenantrieb über zwei Dampfmaschinen erlaubte es, „auf dem Teller“ zu drehen. Die Ausrüstung war minimal und eine Unterbringung der Besatzung an Bord nicht vorgesehen.

Der gezogene 24-Zentimter-Hinterlader M. 1864 war in einer modifizierten Vorderpivot-Batterielafette M. 1864 montiert, deren Rücklauf aus Platzgründen von über zwei Metern auf 40 Zentimeter reduziert worden war. Dies führte zu der erwähnten Überbeanspruchung der Verbände und ließ das Boot nach dem Schuss über den Achtersteven driften. Die Lafettierung war eigentlich

EINSATZBEREIT SCHIFFE UND BOOTE DER SEINE-FLOTTILLE

Name	Bauj.	L [m]	B [m]	Tg. [m]	Verdr. [t]	Masch. [PS]	Vmax [kn]	Armierung	Besatzung	Bauwerft
Yacht *Puebla*	1863	18,5	3,8	0,7	17,5	10	8	unarmiert	1/8	Asnières
Panzerbatterien No. 1 bis No. 5	1859	22,0	7,7	1,1	42	40	4	2 x 16-cm-Hinterlader	1/40	FCM, La Seyne
Kanonenboote *Farcy* und *Mitraillieus*	1869	15,9	4,7	1,2	45	25	7	1 x 24-cm-Hinterlader	1/8	Claparède, Saint-Denis
Kanonenboote *Estoc, Caronade, Escopette, Baionette, Claymore, Perrier, Rapiére* und *Sabre*	1867	25,4	4,9	1,63	103	25	6	1 x 16-cm-Hinterlader 1 x 4-Pfd-Gebirgsgesch.	1/26	Claparède, Saint-Denis
6 Gedeckte Dampfpinassen (Vedettes gen.)	div.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	6–8	k. A.	1 x 12-cm-Vorderlader	?	unbekannt
6 Dampfschaluppen	div.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	3–5	v.	unarmiert	?	unbekannt



BEWAFFNET: Panzerbatterie in einer zeitgenössischen Darstellung Foto: Sammlung Falck

AUSGEFEILTE TECHNIK: Lafette für 16-Zentimeter-Geschütze M. 1864 auf Panzerbatterien Foto: Aide mémoire de l'artillerie naval

für den Kampf gegen Schiffe über eine Entfernung von bis zu 3.000 Metern gedacht und nicht gegen höher gelegene Landziele. Farcy konstruierte daher die Lafette für größere Erhöhungen um, was die Verbände zusätzlich beanspruchte. Zur Bedienung des Geschützes waren nur fünf Mann einschließlich des Geschützführers erforderlich.

Lafetten umkonstruiert

Nach dem Krieg wurden *Revolver* und *Mitraillieuse* zuerst in Cherbourg aufgelegt und dann 1884 nach Indochina zum Einsatz in den dortigen Kolonialkriegen verschifft. Im Jahr 1889 ausgemustert, endeten sie als Fahrwassermarkierungen. Eine Anzahl zerlegbarer Kanonenboote und Panzerbatterien waren bei Toulon für den Einsatz auf den oberitalienischen Flüssen und dem Gardasee gebaut worden.

Napoleon III. griff bekanntlich 1859 in den Krieg der italienischen Staaten mit Österreich in der Hoffnung ein, als Belohnung für die Waffenhilfe Nizza und Savoyen zu erhalten. Die Kanonenboote waren per Bahn nach Norditalien verbracht worden. Da sich der italienische Feldzug für Frankreich günstiger entwickelte als erwartet, blieben die Panzerbatterien in Toulon.

Sie waren für den Kampf gegen Feldgeschütze ausgelegt. Die zwei Zoll starke Panzerung reichte gegen die Wirkung der damaligen österreichischen Feldgeschütze aus, aber nicht gegen die gezogenen preußischen Hinterlader C/64. Ihre Marschgeschwindigkeit war nur gering, denn es handelte sich eigentlich um schwimmende Kasematten mit jeweils zwei nach vorne feuernden 16-Zentimeter-Hinterladergeschützen M. 1864. Über ihr Schicksal nach dem Krieg ist nichts bekannt.

Sie gehörten der *Bayonette*-Klasse von 20 Booten an, die zwischen 1866 und 1867 in Toulon beziehungsweise St. Denis für den Einsatz in Indochina gebaut worden waren. Um ihre Verschiffung zu vereinfachen, waren die eisernen Boote in 15 miteinander verschraubte Sektionen unterteilt. Die Boote wurden per Bahn in je 14 Zügen zu 45 Waggons von Cherbourg beziehungsweise Toulon aus zerlegt nach Paris transportiert. Ein Bugruder sollte das Manövrieren in engen Flussläufen erleichtern. Auch sie erhielten als Armierung ein 16-Zentimeter-Geschütz M. 1864 in altertümlicher Radlafette sowie ein frei aufgestelltes Vierpfünder-Landungsgeschütz.

Begrenzter Nutzen

Bis auf *Claymore* und *Sabre*, die als Schlepper in Brest endeten, wurden alle Boote 1872 doch noch nach Indochina verschifft und dort bis in die 1880er-Jahre nach und nach aufgebraucht. Schwere Artillerie auf dem Wasserweg an militärische Brennpunkte verlegen zu können, war sicher attraktiv zu einer Zeit, da das Pferd als Zugmittel vorherrschte und die Straßen für Schwerlastverkehr wenig geeignet waren. Der Verlauf der Flüsse setzte dem aber rasch operative Grenzen. Das war sicher die Erfahrung, die Frankreich 1859 in Norditalien machte und die sich 1870/71 in Paris wiederholte.

Weder die Kanonenboote noch die Panzerbatterien genügten den taktischen Erfordernissen. Die damaligen Marine-Lafetten ließen keine ausreichende Rohrerhöhung zu, um die preußischen Stellungen im südwestlichen Frontabschnitt auf den Anhöhen des linken Seine-Ufers unter Feuer zu nehmen.

Offenbar kamen die Verteidiger früh zu dem Schluss, dass die Flottille nur von begrenztem Nutzen war, denn die Hälfte der Boote gab bald ihre Geschütze ab. Die weitere Geschichte zeigte, dass Fluss-Flottillen nur dort wirklich nützlich waren, wo ein Fluss die Hauptverkehrsader bildete. ⚓



21. NOVEMBER 1739: Im Krieg um Jenkins' Ohr war die erste Kriegshandlung der britische Angriff auf die spanische Kolonie Porto Bello. Ein Geschwader unter Admiral Edward Vernon nahm den Hafen ein, sein Schiff ist links im Bild zu sehen Foto: picture-alliance/CPA Media


Als Spanien die übermächtigen Engländer bezwang

Cartagena 1741

Im Jahr 1741 stach eine britische Armada mit über 180 Schiffen und 29.000 Mann in See, um das spanische Kolonialreich in Mittel- und Südamerika zu zerschlagen. Doch die Invasion scheiterte und wurde zu einem der größten Desaster der Royal Navy Von Alain Felkel

Am 22. November 1739 begann in Westindien der Krieg um „Kapitän Jenkins' Ohr". Mit nur sechs Schiffen und 300 Seesoldaten nahm Vizeadmiral Edward Vernon gegen schwachen Widerstand die wichtige karibische Hafenstadt Porto Belo ein und sprengte ihre Festungswerke. Der Erfolg Vernons löste in England einen Freudentaumel aus. Gedenkmünzen wurden geschlagen, eine Straße Porto Belo Road genannt und die Arie *Rule Britannia* komponiert.

Geblendet von seinem leichten Sieg, schrieb Vernon einen Brief an den Oberbefehlshaber der spanischen Flotte in der Karibik, Admiral Blas de Lezo, in dem er auf die Einnahme Porto Belos hinwies. Der Spanier verstand den Wink und blieb gelassen: „Ich kann Ihrer Exzellenz versichern, dass Sie, wenn ich in Porto Belo gewesen wäre, nicht ungestraft die Plätze meines Königs beleidigt hätten, denn es hätte mir nicht

wie jenen in Porto Belo an Mut gefehlt, Sie für Ihre Feigheit zu bestrafen.“ Die Antwort Vernons ließ nicht lang auf sich warten. Nachdem er am 13. März 1740 erstmals die Befestigungen Cartagenas bombardiert hatte, griff er am 3. Mai 1740 erneut mit elf Linienschiffen und zwei Bombarden an. Der Überraschungscoup scheiterte. Als die Briten durch die Meerenge von Bocachica auf Cartagena zusegelten, stießen sie auf eine Eisenkette, die den Meereskanal versperrte.

Jetzt saßen die Angreifer in der Falle. Noch bevor Vernon seine Schiffe wenden konnte, eröffneten die umliegenden Batterien und Forts zusammen mit vier hinter der Kette postierten spanischen Linienschiffen das Feuer. Vernon drehte bei und brach den Angriff ab. Die Überrumpelung Cartagenas war misslungen. Trotz seines Erfolgs war sich Blas de Lezo im Klaren darüber, dass die Briten wiederkämen. In Zusammenarbeit mit dem Vizekönig von Neu-Granada, Juan de Eslava, verstärkte er die bestehenden Befestigungen und legte neue Geschützstellungen an.

Starke Befestigungen

Denn Cartagena war nicht nur der Sammelpunkt der Silberflotte auf ihrem Weg nach Spanien, sondern auch der Hauptumschlagplatz des gesamten iberoamerikanisch-spanischen Handels. Mehrmals hatten verwegene Flottenführer versucht, die Stadt einzunehmen, nur drei Korsaren war es gelungen: den beiden Franzosen Robert Baal und de Pointis 1544 und 1697 sowie dem Engländer Francis Drake 1586.

Ein Grund für das Scheitern vieler Raubzüge war die geografische Lage Cartagenas. Von der Seeseite her vereitelten widrige Winde und Felsbarrieren einen direkten Angriff auf die Stadt. Im Westen führten nur zwei südlich der Stadt gelegene Meerengen, die Bocagrande und die Bocachica, an der Insel Tierra Bomba vorbei in den natürlichen Hafen Cartagenas. Dieser maß der Länge nach 13 Kilometer und teilte sich in zwei große Becken: die Bahia Grande und die Bahia Pequeña. Da die Bocagrande zu seicht war, konnten schwer beladene Handels- und Kriegsschiffe nur die Bocachica passieren, die eine Sperrkette, mehrere Forts, Bastionen und Batterien sicherten.

Am Übergang von der Bahia Grande in die Bahia Pequeña kontrollierten die Forts Castillo Grande und Manzanillo die Einfahrt in den inneren Hafen. War diese Verteidigungslinie gefallen, musste ein Angreifer erst das Bollwerk El Boqueron, die befestigte Vorstadt Getsemane und die Festung San Felipe de Barrajas niederkämpfen, um die Stadt zu erobern. Vizeadmiral Vernon wusste seit seinem letzten Fehlschlag genau um die militärische Stärke des Feindes. Er beschloss, die Ankunft einer eigens für die Eroberung Cartagenas zusammengestellten Expeditionsflotte abzuwarten. Als diese endlich in Port Royal eintraf, nahm Vernon Kurs auf die Stadt. Er kommandierte die größte Invasionsflotte, welche die Karibik je befahren hatte. Sie umfasste 29 Linienschiffe, 22 Fregatten sowie Bombarden und Brander. Hinzu kamen 130 Handels- und Transportschiffe mit einer 9.000 Mann starken Landungstruppe unter dem Befehl von General Wentworth.

Darüber hinaus hatten die Briten 2.000 schwarze Sklaven aus Jamaika an Bord genommen, die der Truppe mit ihren Macheten den Weg durch die Wildnis bahnen sollten. Alles in allem belief sich die Stärke der Invasionsarmee inklusive Schiffsmannschaften und Marinesoldaten auf fast 29.000 Mann.

BELIEBTER ADMIRAL: **Allegorische Darstellung auf Edward Vernon** Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

Im Gegensatz dazu nahmen sich die Streitkräfte der Verteidiger Cartagenas lächerlich gering aus. Das Geschwader von Blas de Lezos Flotte umfasste sechs Linienschiffe: die *San Carlos*, *Africa*, *Galicia*, *San Felipe*, *Dragón* und *Conquistador*. Die Besatzung Cartagenas bestand aus 2.230 Mann spanischer Linien- und Kolonial-Infanterie sowie örtlicher Milizen, die durch 600 indianische Bogenschützen, 900 Seeleute und 80 Artilleristen verstärkt wurden. Das spanische Geschwader umfasste 360 Bordkanonen, die Festungsartillerie 630 Geschütze. Dem standen auf britischer Seite mehr als 2.500 Bordgeschütze und 1.200 Feldkanonen gegenüber. Die Kräfteverhältnisse sprachen eindeutig für die Briten. Nur drei Faktoren gefährdeten ihren Sieg: tropische Hitze, Krankheiten wie Gelbfieber und Malaria sowie die Regen- und Hurricane-Saison, die jährlich ab Ende Mai einsetzte.

Was die Spanier anbetraf, so war Vernon der Meinung, dass weder ihre Marine noch ihr Heer im offenen Gefecht etwas taugten. Die Verteidiger Cartagenas sollten die Invasoren eines Besseren belehren. In den folgenden Tagen ging die britische Flotte auf Reede. Im Morgengrauen des 17. März begann der Kampf. An diesem Tag nahmen vier bri-

BESONDERE LAGE CARTAGENAS

Ein Grund für das Scheitern vieler Raubzüge war die geografische Lage Cartagenas. Von der Seeseite her vereitelten widrige Winde und Felsbarrieren einen direkten Angriff auf die Stadt

MAKABER Der Krieg um Jenkins’ Ohr

Im Jahr 1731 brachte die spanische Küstenwache vor Havanna eine Brigg unter dem Kommando von Robert Jenkins auf, die Konterbande führte. Bei dieser Aktion schnitt der spanische Kommandant Jenkins ein Ohr ab und trug ihm folgende Botschaft auf: „Bring’ dies deinem König und sag’ ihm, dass ihm dies auch geschieht, sollte er Gleiches wagen!“ Obwohl der Vorfall sich schon 1731 ereignet hatte, wurde er erst 1738 dank gezielter Presseagitation nach dem Willen des Hofes zur nationalen Frage über Krieg und Frieden mit Spanien hochstilisiert. Die Ursache des Krieges, der 1739 begann und erst durch den Frieden von Madrid 1750 endete, war jedoch der Versuch Großbritanniens, den Freihandel in der spanischen Hemisphäre durchzusetzen, was letztendlich scheiterte.



ÜBERDAUERT: Ein Teil der Festung von Cartagena heute

Foto: picture-alliance/Design Pics

tische Linienschiffe die Forts und Batterien am Eingang der Bocachica unter Beschuss. Zwei Tage später versuchte Vernon nördlich Cartagenas eine Landung bei La Boquilla, die unter hohen Verlusten scheiterte. Am 20. März griff Vernon erneut an.

Diesmal waren es zwei Schwadronen, die ihr Feuer auf die Kastelle San Luís und San José sowie die Batterien von La Chamba, San Felipe und Santiago richteten. Das Gefecht endete mit einem britischen Sieg. Obwohl die Verteidiger von San Luís den Dreidecker *Shrewsbury* schwer beschädigten, gelang es Vernons Schwadronen, die feindlichen Artilleriestellungen auszuschalten. Damit hatte er der Invasionsarmee den Weg geebnet.

Noch am Abend des 20. März setzten die ersten Landungskolonnen ihren Fuß auf Tierra Bomba. In den folgenden Tagen landete die gesamte Armee Wentworths in der Bucht von Santiago, ohne dass die Spanier dies verhinderten. Kaum an Land, errichtete Wentworth ein verschanztes Lager. Zeitgleich gab er das Kommando, eine Batterie aufzuwerfen, um San Luis zu zernieren. Diese begann trotz wiederholter spanischer Störangriffe, das Fort am 2. April 1741 unter Beschuss zu nehmen. Als am nächsten Tag die gesamte britische Flotte in den Feuerkampf eingriff, bildete sich nach einigen Stunden heftigsten Bombardements eine Bresche in der Außenmauer von San Luís. Obwohl Vernons Flotte erneut schwere Verluste erlitt, hatten die Briten einen entscheidenden Vorteil errungen. Und sie nutzten ihn sofort.

In der Nacht vom 5. auf den 6. April 1741 erstürmten britische Sturmkolonnen in einem kombinierten Land- und Seeangriff San Luís und das gegenüberliegende Fort San José. Daraufhin kappten sie die Eisenkette, die zwischen beiden Stützpunkten gespannt war und bisher die Einfahrt in die Bahia Grande verhindert hatte. Um den Angreifern die Einfahrt in die äußere Bahia zu verwehren, befahl Blas de Lezo als Gegenschlag seinen Kapitänen, ihre Schiffe in Brand zu stecken und zu versenken. Die Aktion scheiterte aufgrund der schwierigen Wind- und Strömungsverhältnisse in der Bocachica. Die *San Felipe*, *San Carlos* und *Africa* versanken, ohne die Bocachica versperren zu können. Die *Galicia* lief auf eine Sandbank, wo die Engländer sie enterten, bevor die Besatzung sie in Brand setzen konnte.

TAPFER *El Medio Hombre*

Blas de Lezo (1687–1741) zeichnete sich in 22 Seegefechten durch äußerste Tapferkeit aus. Sie kostete ihn ein Bein, ein Auge und die Beweglichkeit des rechten Oberarms, was ihm den Namen *El Medio Hombre* einbrachte. Seit frühester Jugend auf See, stieg er vom einfachen Kapitän zum Oberbefehlshaber der Mittelmeerflotte, dann zum Admiral der spanischen Flotte von Neu-Granada auf, kämpfte 1704 in der Seeschlacht von Véléz-Malaga, 1707 auf den Wällen von Toulon und nahm an der Eroberung Barcelonas durch Spanier und Franzosen 1714 teil. Zu seinen größten Triumphen zählen die Rückeroberung Orans 1732 und die Behauptung Cartagenas 1741.

Verlust von zwei Schiffen

Der Fall von San Luis demoralisierte Juan de Eslava. Am 11. April gab er das Castillo Grande auf, was zu ernsten Differenzen mit Blas de Lezo führte. Als der Vizekönig auch noch die Selbstversenkung der *Dragón* und *Conquistador* in der Fahrrinne zur Bahia Pequeña befahl, war der Bruch zwischen ihm und Don Blas perfekt. Dieser verurteilte aufs Schärfste die unsinnige Aktion, zwei intakte Linienschiffe zu opfern.

Die *Dragón* versank in einer Untiefe und fiel als unterseeisches Hindernis somit aus. Die *Conquistador* lief auf eine Sandbank, wo sie zwar die Einfahrt in die Bahia Pequeña behinderte, aber von den Briten am nächsten Tag weggeschleppt wurde.

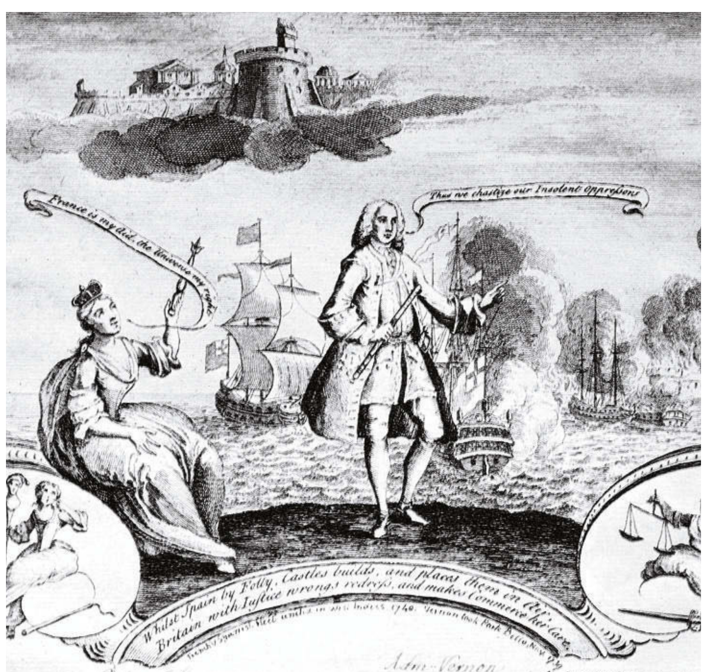
Blas de Lezo war nun ein Admiral ohne Flotte. Seine evakuierten Mannschaften blie-

ben unter seinem Oberbefehl, wurden jedoch auf die verbliebenen Forts und Festungen aufgeteilt. Die Spanier waren in einer verzweifelten Lage. Besonders schlimm wog die Tatsache, dass der Vizekönig immer mehr auf den Rat seines erfahrenen Admirals verzichtete.

Mobilisierung aller Reserven

Daraus zog er die Konsequenz und bat Juan de Eslava, von seinem Kommando entbunden zu werden, und zog sich nach Cartagena zurück. Auf diese Weise blieb ihm erspart mitanzusehen, wie die Briten kurz darauf auf der Halbinsel Popa landeten und den strategisch wichtigen Höhenzug Cerro de la Popa einnahmen, der das Fort San Felipe beherrschte.

Die Einnahme des Cerro de Popa erfüllte Vernon mit großer Siegeszuversicht. Voreilig schickte er die Fregatte *Spence* nach Jamaika, um der Heimat den Fall Cartagenas zu verkünden. Als die Siegesnachricht Wochen später England erreichte, wurden der angebliche Fall Cartagenas frenetisch von der Bevölkerung bejubelt und Gedenkmedaillen zur Erinnerung an den Fall Cartagenas geprägt. Zu früh. Noch war Cartagena in spanischer Hand. Denn Juan de Eslava gab nicht auf und versöhnte sich wieder mit Blas de Lezo, der es nicht ausgehalten hatte, untätig zu bleiben. Noch einmal mobilisierten die Spanier alle Reserven, um Cartagena zu verteidigen. Nach Plänen von Blas de Lezo und dem Ingenieur Carlos Desnaux hoben sie rund um die Festung San Felipe herum einen Schanzgraben und eine neue Batterie aus. Zeitgleich zu den Schanzarbeiten brachten Transportkolonnen Waffen, Pulver und Proviant in die Festung.



REICH UND EITEL: **Edward Vernon (1684–1757) war Vizeadmiral der Royal Navy und Mitglied des Parlaments. Er ließ sich von den besten Künstlern seiner Zeit porträtieren und in Stein hauen. Vernon gilt als Erfinder des „Grogs“, einer Mischung aus Rum und heißem Wasser, die er auf einer Kreuzfahrt im Winter vor der deutschen Ostseeküste an seine Besatzung ausgeben ließ**

Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library

Dass die Spanier überhaupt Zeit fanden, sich von ihren Niederlagen zu erholen, lag an dem langsamen Vormarsch der Briten und der Uneinigkeit der Belagerer über die weitere Vorgehensweise. Vernon forderte den sofortigen Sturmangriff. Wentworth vertrat die Ansicht, dass ein Angriff auf San Felipe erst nach einer Woche möglich wäre, weil der Transport großkalibriger Geschütze zum Cerro de la Popa so viel Zeit benötige. Doch so lange wollte Vernon nicht warten. Mit Sorgen beobachtete er die steigenden Verlustzahlen durch Gelbfieber und Malaria. In der Überzeugung, dass das Fort mit einem massiven Infanterieangriff genommen werden könnte, befahl er den Generalsturm.

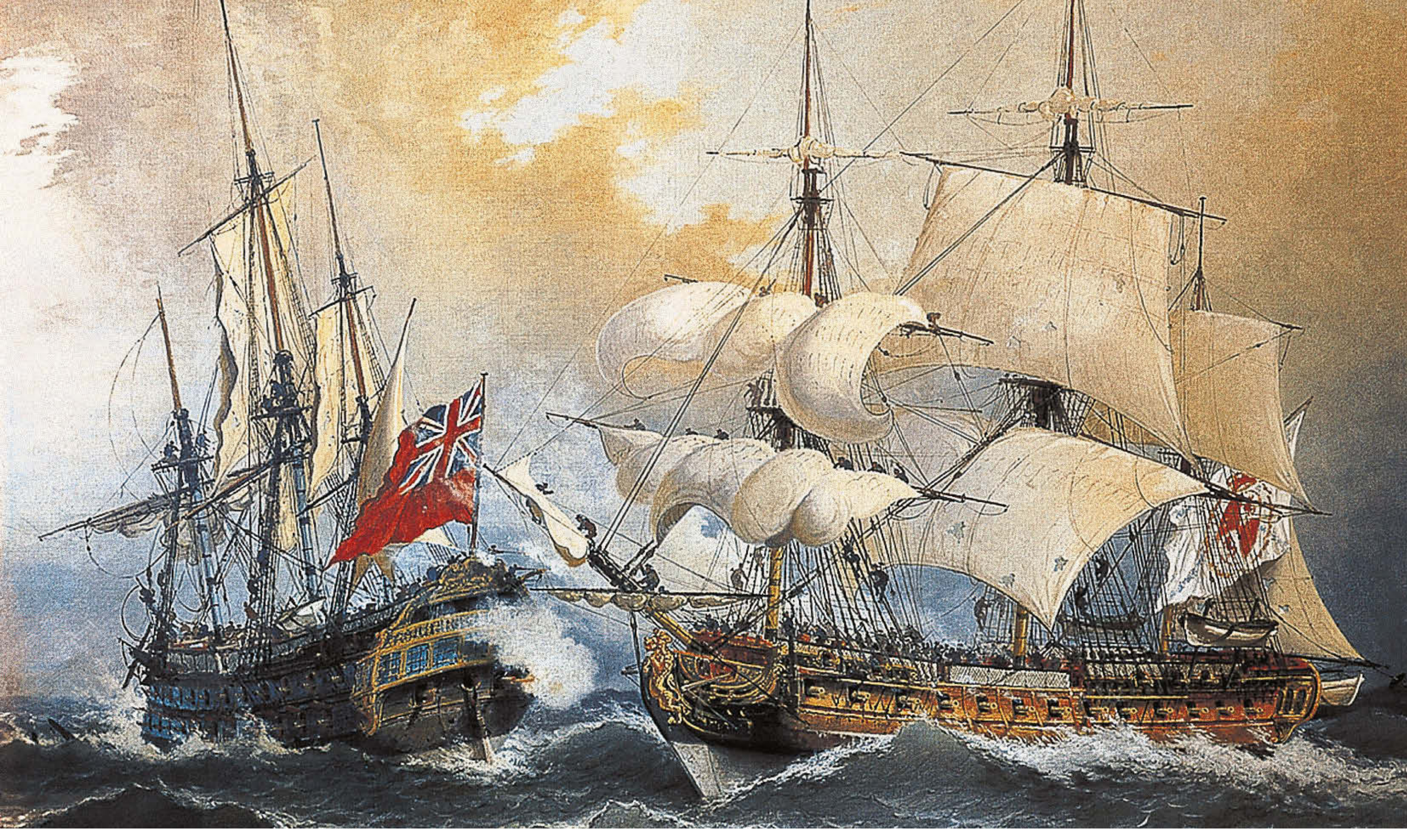
Schwarzer Tag für England

Wentworth entschied sich für einen Nachtangriff mit 3.500 Mann und wählte als Zeitpunkt die Nacht vom 19. auf den 20. April. Der nächtliche Überfall wurde zum Desaster und unter horrenden Verlusten abgeschlagen. Als die Spanier sahen, wie die Briten sich zurückzogen, machten sie einen Ausfall und schlugen die Sturmkolonnen Wentworths vollends in die Flucht. Es war ein schwarzer Tag für die Briten. Ihre Verluste betrugen 600 Tote, 200 Verwundete und fast 100 Gefangene, während die Spanier nur 14 Tote und 21 Verletzte hatten. Vernon kochte vor Wut. Er machte Wentworth für die Nie-

SPANIENS TRIUMPH Kampf im Karibischen Meer



Grafik: Anneli Nau



KEINE CHANCE: **Don Blas de Lezo kapert die britische Fregatte *Stanhope*. Zeitgenössisches Gemälde, Marine-Museum Madrid** Foto: Ullstein-Bild

derlage verantwortlich, was dieser erregt von sich wies. Um den Sieg doch noch zu erringen, forderte Vernon einen zweiten Sturm auf San Felipe. Wentworth weigerte sich. Seine Männer waren völlig entkräftet, demoralisiert und starben reihenweise an Gelbfieber oder Malaria. Trotzdem gab Vernon sich noch nicht geschlagen. Er ließ Cartagena weiterhin beschießen und gab Wentworth den Befehl, das von nur 24 Spaniern gehaltene Fort Manzanillo zu erobern. Das Unternehmen scheiterte. Manzanillo blieb in spanischer Hand – genauso wie Cartagena, das nach einem erneuten unsinnigen Bombardement keinen weiteren Angriff mehr zu erleiden hatte.

Vernon gestand sich endlich seine Niederlage ein und befahl den Abbruch der Belagerung. Der folgende Rückzug vollzog sich zwischen dem 28. April und 20. Mai 1741, wobei die Briten die eroberten Festungswerke in die Luft sprengten. Die Belagerung von Cartagena war beendet. Dennoch fiel es Vernon schwer, sich mit seiner Niederlage abzufinden. Er suchte einen letzten Schlagabtausch mit Blas de Lezo und schrieb ihm einen Brief. Darin drohte er, im nächsten Jahr zurückzukehren.

Sein Gegner nahm die Provokation gelassen entgegen und schrieb Vernon selbstbewusst zurück: „Um nach Cartagena zu kommen, wird es für den König von England notwendig sein, eine neue Flotte auf Kiel zu legen, da ihre nur noch dazu taugt, Kohle von Irland nach London zu transportieren, was vielleicht von Anfang an besser gewesen wäre, als eine Eroberung zu versuchen, die nie Aussicht auf Erfolg hatte.“

Blas de Lezo hatte mit seiner Beschreibung der Flotte Vernons nicht übertrieben. Von über 180 Schiffen hatte die Royal Navy insgesamt 50 Kriegs- und Handelsschiffe verloren, darunter sechs Linienschiffe und vier Fregatten. Weit schlimmer jedoch war der Verlust an Menschen. Die Niederlage vor Cartagena hatte katastrophale Ausmaße und traf das britische Überlegenheitsgefühl tief ins Mark. Als Vernon erst nach einem Jahr in die Heimat zurückkehrte, verbot König Georg II. jeden offiziellen Bericht über die Schlappe. Doch nicht nur die Verlierer stritten sich. Auch die Sieger Juan de Eslava und Blas de Lezo gerieten in der Frage aneinander, wer die Lorbeeren errungen hatte. Diesen Streit entschied Juan de Eslava für sich, weil er die Gunst des Königs besaß. Blas de Lezo dagegen fiel in Ungnade.

Er verstarb im Sommer 1741 an einem Fieber und wurde anonym bestattet. Trotzdem ist die Belagerung von Cartagena für immer mit seinem Namen verbunden. Ihre geschichtliche Bedeutung liegt vor allem darin, dass die Behauptung Cartagenas der spanischen Krone den Erhalt ihres amerikanischen Kolonialreiches bis zur Unabhängigkeit Lateinamerikas sicherte. ⚓

Um nach Cartagena zu kommen, wird es für den König von England notwendig sein, eine neue Flotte auf Kiel zu legen

Blas de Lezo an Admiral Vernon

TOD UND VERDERBEN Graue Masse aus verwesenden Leichen

„Bei ehrlicher Zählung verloren wir 18.000 Mann an Toten und die Spanier den Angaben eines gefangenen spanischen Soldaten zufolge 200 Mann. Admiral Holzbein tötete durch seine exzellente militärische Führung 9.000 unserer Männer, General Fieber etwa die gleiche Anzahl. Als ich den Hafen Cartagenas sah, bildete seine Oberfläche eine graue Masse aus den verwesenden Leichen unserer Männer, welche so schnell starben, dass wir sie nicht mehr beerdigen konnten.“

Bericht von Lord Pembroke in dem zeitgenössischen Werk *A True account of Admiral Vernon's conduit of Cartagena*

Schatzschiff San José gefunden?

Heiliger Gral der Taucher

Am 4. Dezember 2015 verkündete Kolumbiens Präsident Juan Manuel Santos per Twitter eine vermeintliche Sensation: die Entdeckung der drei Jahrhunderte lang gesuchten Galeone *San José* und damit eines Milliardenschatzes. Wir erzählen die ganze Geschichte

Von Alain Felkel



Es war eine Szene wie in einem Piratenfilm: Mit einem gewagten Sprung über die Reling entkam ein französischer Seemann seinen englischen Bewachern. Dann schwamm er an den Strand und schlug sich nach Cartagena durch. Was er berichtete, ließ die Bewohner des Küstenstreifens erschaudern: Der Geflohene hatte in Erfahrung gebracht, dass ein britisches Geschwader vor Cartagena kreuzte, um die spanische Silberflotte unter dem Befehl von Generalkapitän Don José Fernandez de Santillan, Graf von Casa Alegre, zu überfallen.

Der Gouverneur Cartagenas verlor keine Zeit und schickte sofort eine Schaluppe nach Porto Belo. Dort ankerte die Festland-Flotte seit einigen Wochen, um Handelswaren und die Steuereinnahmen des Vizekönigreiches Peru aufzunehmen. Letztere beliefen sich nach Angaben der heute noch erhaltenen Schatzregister des Vizekönigreiches auf 1.551.609 Millionen Pesos in Gold. Hinzu kamen 116 Kisten mit Smaragden aus Peru sowie das Privatvermögen reicher Kolonisten.

Dieses bestand meist aus Geld, Perlen sowie Schmuck und betrug nach heutigen Schätzungen ein Zehntel des offiziellen Frachtwertes. Insgesamt belief sich der geschätzte Gesamtwert der Silberflotte auf umgerechnet zwei bis fünf Milliarden Dollar, die auf beide Schatzgaleonen gleichermaßen verteilt wurden. Andere Schätzungen gehen sogar von 344 Tonnen Gold im Wert von bis zu 17 Milliarden Dollar aus.

344 Tonnen Gold?

Der Graf von Casa Alegre wusste, wie viel von der Fahrt seiner Flotte abhing. Fielen seine Schiffe in die Hände des Feindes, drohte seinem Mutterland der Staatsbankrott und König Philipp V. von Spanien der Verlust seiner Krone. Seit 1701 führte der Monarch an der Seite Frankreichs einen desaströsen Erbfolgekrieg gegen den von England, den Niederlanden und dem deutschen Kaiser aufge-



SPANISCHER ERBFOLGEKRIEG: In der Seeschlacht bei Vigo 1702 besiegt die englisch-niederländische Flotte die mit einer französischen Eskadre vereinigte spanische Silberflotte. Gemälde von Ludolf Bakhuysen
Foto: picture-alliance/akg

stellten Gegenkönig Erzherzog Karl von Österreich. Um sich zu behaupten, brauchte Philipp V. von Spanien dringend die Steuereinnahmen und das Gold aus den spanischen Kolonien Lateinamerikas.

Casa Alegre blieb nichts anderes übrig, als die Anker zu lichten. Hatte die Festland-Flotte erst Havanna erreicht, konnte sie gemeinsam mit einem französischen Geleitzug unter der Führung des fähigen Flottenführers Jean Baptiste du Casse nach Spanien segeln. Am 28. Mai 1708 verließ der Generalkapitän mit 16 Schiffen Porto Belo, auf der Fahrt kam noch ein weiterer Segler hinzu. Am 7. Juni 1708 erreichte die Silberflotte die Inseln San Bernardo in nur 30 Kilometer Entfernung der Boca Chica. Die Boca Chica war der einzige Meereskanal, der Schiffen mit großem Tiefgang die Weiterfahrt in den natürlichen Binnenhafen Cartagenas ermöglichte.

Doch statt weiterzusegeln, beschloss Casa Alegre, seinen durch die unterschiedliche Segelstärke auseinandergerissenen Konvoi zu sammeln. Ein verhängnisvoller Entschluss … Als die Spanier am nächsten Morgen die Anker lichteten, sichteten die Toppgaste der *Santa Cruz* im Norden Wagers Geschwader. Wenige Stunden später blieb Casa Alegre nichts anderes übrig, als die Seeschlacht anzunehmen.

Englischer Schlachtplan

Ein Kanonenschuss gab das Signal zur Bildung einer Kampflinie. Schwerfällig drehten sich die spanischen Kriegsschiffe in den Nordwestwind, während die Engländer immer näher kamen. Wager ließ die spanischen Handelsschiffe, die verzweifelt die Boca Chica zu erreichen versuchten, links liegen. Sein Ziel waren die Schatzgaleonen und die *Santa Cruz*. Die *Expedition* sollte die *San José* entern, die *Kingston* die *San Joaquín* kapern und die *Portland* die *Santa Cruz* bezwingen, während der Brander *Vulture* als Reserve im Kielwasser von Wagers Flaggschiff fuhr.

Soweit der britische Schlachtplan; doch war er auch realistisch? Kommodore Charles Wager galt als erfahrener Geschwaderführer, seine Männer waren kampferprobt und tüchtige Seeleute. Obwohl numerisch unterlegen, waren die Engländer taktisch klar im Vorteil: Das Wendemanöver hatte Casa Alegres Geschwader auseinandergerissen und die Briten kamen aus der Luv-Position. Zudem waren Wagers Schiffe wesentlich schwerer bewaffnet: Von den 70 Kanonen waren allein auf Wagers Flaggschiff mehrere 32-, 24- und 16-Pfünder. Das Linienschiff *Kingston* zählte 60 Bordgeschütze, die Fregatte *Portland* 50 Kanonen mit schwerem Kaliber. Der Brander *Vulture* führte acht Bordgeschütze mit.

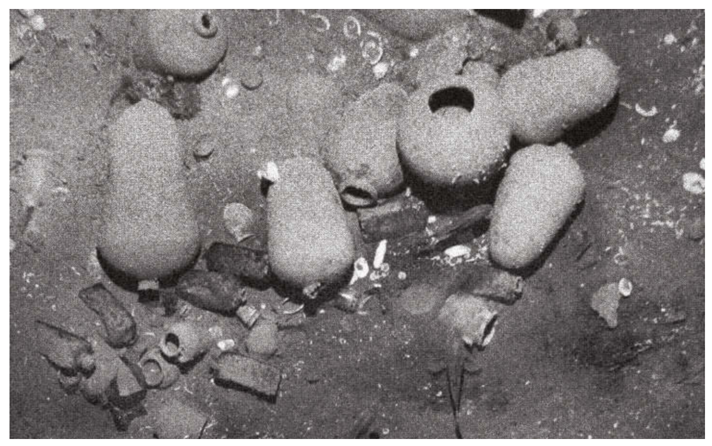
Auf spanischer Seite konnten nur die Galeonen *San José, San Joaquín* und die beiden französischen Fregatten *Saint Esprit* und *Le Mieta* als echte Kriegsschiffe bezeichnet werden. Die *Santa Cruz* sowie der mit Bordgeschützen gespickte Hulk *Nuestra Señora de la Concepción* waren zu Kriegsschiffen umgerüstete Handelsschiffe. Die Patache *Nuestra Señora del Carmen* zählte vom Schiffstyp eher zu den Küstenwachtschiffen.

Die Schlacht, die als „Wager's Action" in die Annalen der Royal Navy einging, begann um 5 Uhr nachmittags mit einer Breitseite der *Expedition* auf die *San Joaquín*, die sofort das Feuer erwiderte. Doch die *Almirante* war nicht das Ziel von Wagers Flaggschiff. Der Kommodore steuerte direkt die *San José* an, während die *Portland* die *Santa Cruz* und die *Kingston* die *San Joaquín* anvisierten.

Auf ihrem Weg ins spanische Zentrum deckte die *Expedition* die Patache, die *Saint Espiritus* und die *Urca* mit Breitseiten ein, worauf die Beschossenen das Feuer erwiderten. Der Kampf, in dessen Verlauf die *San José* sank und die *Santa Cruz* Flagge strei-



FROHE BOTSCHAFT? Kolumbiens Präsident Juan Manuel Santos tritt am 5. Dezember 2015 vor die Kameras und wiederholt seine Twitter-Meldung vom Vortag. Wasserarchäologische Untersuchungen müssen die vermeintliche Sensation aber erst noch bestätigen
Foto: picture-alliance/AP Photo



SPANNUNG: Was ist in den Behältern? Foto: picture-alliance/dpa



GELD UND GOLD? Die Erwartungen sind hoch Foto: picture-alliance/dpa

chen musste, kostete 90 Spanier und 14 Engländer das Leben und machte die *Expedition* manövrierunfähig. Dennoch wurde die Überwältigung der *Santa Cruz* zum angenehmen Trostpflaster für Kommodore Charles Wager.

Edelmetall und Schmuck

Obwohl die Galeone bis zur oberen Decksplanke mit Kakaosäcken vollgestopft war, fanden sich in ihren Truhen Edelmetall und Schmuck im Wert von 60.000 Pfund Sterling. Die Beute der *Santa Cruz* begründete Wagers Reichtum. Aber er blieb hartnäckig und beauftragte die Kapitäne der *Windsor* und *Portland*, die *Almirante* aufzuspüren. Doch seine Unterführer sahen keine Veranlassung mehr zum Kampf.

Als sie nur zwei Tage später die *San Joaquín* entdeckten, gaben sie sich damit zufrieden, sie aus der Ferne zu beschießen, und drehten ab. Das brachte sie vors Kriegsgericht. Bridges und Windsor wurden wegen Untätigkeit und Feigheit vor dem Feind aus der Royal Navy verstoßen. Der *Almirante* gelang es, den Hafen von Cartagena sicher zu erreichen, wohin sich alle spanischen Schiffe bis auf die *Concepción* hingerettet hatten. Der Hulk war bei dem Versuch, durch eine schmale Fahrrinne in die Bucht von Cartagena zu gelangen, aufgelaufen, von der eigenen Mannschaft verlassen und in Brand gesteckt worden.

Die *Almirante* blieb noch weitere drei Jahre in Cartagena, bis du Casse 1711 ihre Fracht auf seine Schiffe umlud, um die britische Blockade vor Cartagena zu durchbrechen. Du Casse nutzte die *Almirante* als Köder für die Engländer, welche die Galeone in Erwar-

ENDLICH AM ZIEL?

Zahlreiche Funde nahe dem vermutlichen Wrack der *San José* scheinen zu bestätigen, was seit Jahrhunderten sicher am Meeresboden liegt: das Gold der Schatzschiffe

tung fetter Beute enterten. Die List ermöglichte es Du Casse, die Blockade zu brechen und Spanien mit Gold im Wert von 1.148.883 Pesos zu erreichen. Der plötzliche Goldsegen rettete Philipp V. von Spanien vor dem Bankrott und sicherte ihm den Sieg.

Die *San José* dagegen blieb für Jahrhunderte verschollen und wurde durch Legendenbildung zum Heiligen Gral der Schatztaucher. Obwohl die Gefechtsbeschreibungen das Areal einigermaßen genau umrissen,



MACHTKAMPF: Philipp V., ein Bourbone, war von 1700 bis 1746 König von Spanien. Im Spanischen Erbfolgekrieg standen Frankreich und Spanien einer mächtigen Koalition unter der Führung von Österreich, England und den Niederlanden gegenüber, die eine zu große Macht der Bourbonen fürchteten. Philipp versicherte, im Falle des Aussterbens seiner französischen Verwandten auf den französischen Thron zu verzichten – und sicherte dadurch seine Herrschaft über Spanien und dessen gewaltiges Kolonialreich.
Foto: picture-alliance/United Archives/WHA



ZEITLOS: **Unversehrte Geschützrohre am Grund des Meeres. Durch die Aufnahmen in großer Tiefe mit einem speziellen Filter weisen die Bilder unerwünschte Rasterungen auf**
Foto: picture-alliance/dpa

blieb ihre Lage verborgen. Erst als eine kleine Bergungsfirma ab Ende der 1970er-Jahre mithilfe modernster Technik gezielt die Meeresgründe absuchte, wurde das Wrack aufgespürt. Doch das kleine Unternehmen ging pleite und verkaufte sein Wissen und alle Rechte an die US-amerikanische Firma Sea Search Armada, die 1982 behauptete, die *San José* gefunden zu haben.

Die darauf einsetzende, jahrelange juristische Auseinandersetzung zwischen dem Unternehmen und dem kolumbianischen Staat endete erst im Jahre 2011 mit dem mit Spannung erwarteten Schiedsspruch eines amerikanisches Gerichtes.

Kolumbiens Besitz

Es entscheid, dass das Wrack im Sinne der UNESCO-Konvention zu Kolumbien gehöre. Seitdem suchten kolumbianische Wissenschaftler und Suchteams mithilfe von Ultraschallsonden auf dem Meeresboden ununterbrochen nach der *Capitana*. Endlich, am 5. Dezember 2015, war es so weit.

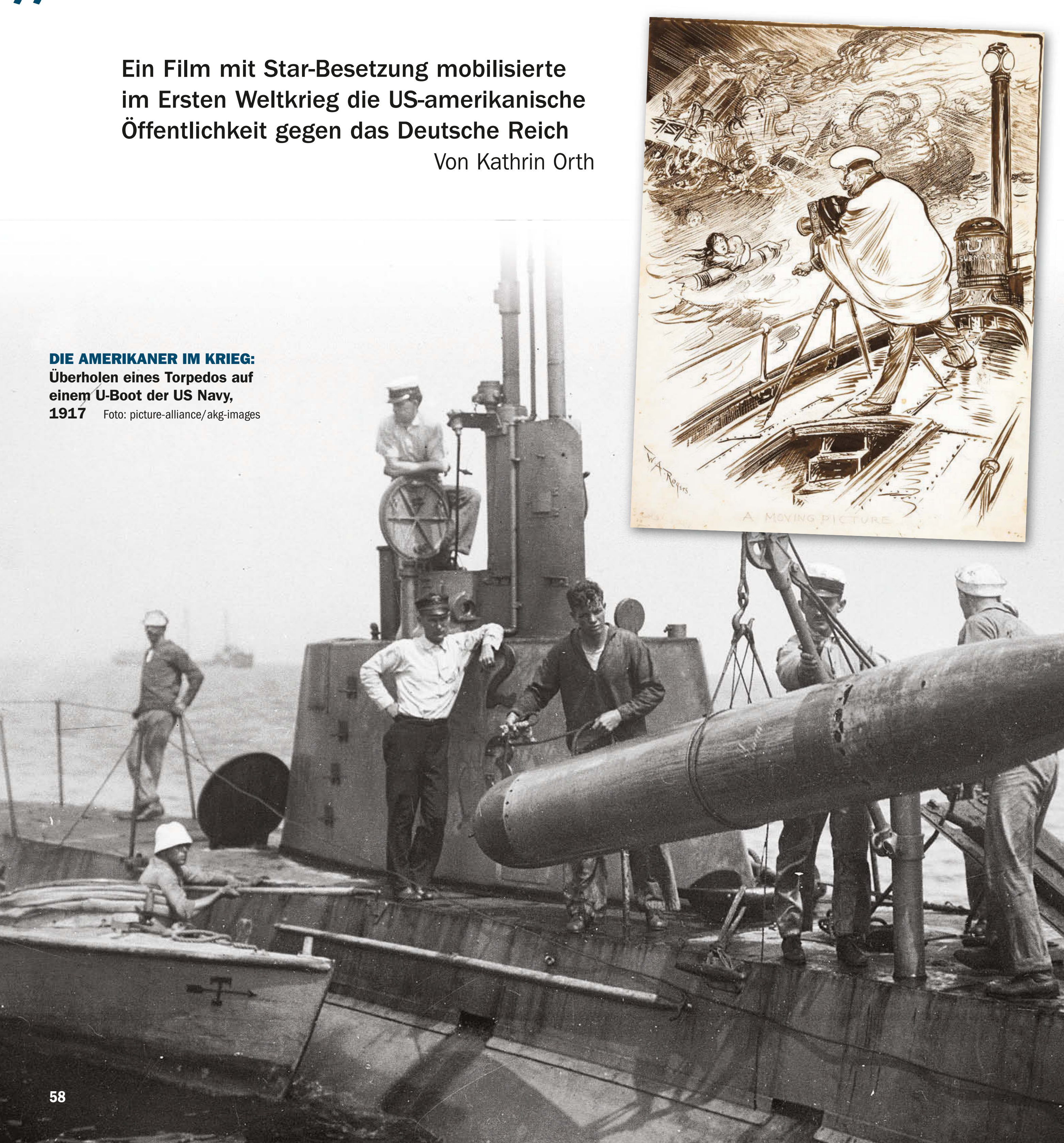
Kolumbiens Staatspräsident Juan Manuel Santos verkündete hocherfreut den Fund der *San José*. Doch noch steht nicht mit letzter Gewissheit fest, ob es sich tatsächlich um die einstige *Capitana* handelt. Bis dahin muss sich die kolumbianische Regierung, die mithilfe des legendären Goldschatzes die schwierige wirtschaftliche Lage des Landes aufbessern könnte, noch gedulden. ⚓

Eine U-Boot-Komödie von Sydney Chaplin

„A Submarine Pirate“

Ein Film mit Star-Besetzung mobilisierte im Ersten Weltkrieg die US-amerikanische Öffentlichkeit gegen das Deutsche Reich

Von Kathrin Orth



DIE AMERIKANER IM KRIEG: Überholen eines Torpedos auf einem U-Boot der US Navy, 1917 Foto: picture-alliance/akg-images

Am 30. April 1915 geht ein Telegramm beim Secretary of the Navy, Josephus Daniels, ein. Filmproduzent Mack Sennett bittet für die Dreharbeiten zu einem neuen Film um die Nutzung eines Unterseebootes. Hauptdarsteller und Co-Regisseur der neuen Produktion ist Sydney Chaplin, erfolgreicher Komiker und Halbbruder des berühmten Charlie Chaplin. Sennetts Wunsch wird entsprochen und ein U-Boot der Pazifikflottille zur Verfügung gestellt.

Am 5. Mai beginnen die Dreharbeiten. Zwei Tage später wird der Schnelldampfer *Lusitania* der Cunard-Reederei von dem deutschen U-Boot U 20 torpediert. Das Schiff sinkt (fast 1.200 Tote, darunter 128 US-Amerikaner). Ein Aufschrei geht durch die Öffentlichkeit. Doch die Dreharbeiten zu Keystones neuester Komödie gehen weiter. Eine U-Boot-Komödie nach dieser Katastrophe? Es erscheint makaber, in dieser Situation einen Klamauk-Film um ein Unterseeboot zu drehen.

Doch es wirken mehrere Faktoren mit. Zum einen findet die Uraufführung des Films erst sieben Monate später, am 14. November 1915 im Knickerbocker Theatre in New York, statt. Die USA sind noch nicht in den Krieg eingetreten – und werden es auch in den kommenden eineinhalb Jahren nicht. Ende 1915 ist der europäische Konflikt für die meisten Amerikaner weit weg und seine Ursachen sind unverständlich.

Fesselnde Komik

A Submarine Pirate wird bei seiner Erstaufführung von der Presse überschwänglich gefeiert. Es ist der „lustigste Film seit langer Zeit“. Man lobt die Spannung und die aufregenden Action-Szenen. „Die Melodramatik ist so lustig, dass man nicht nur gepackt wird“, schreibt die *New York Sun*. „Und die Komik ist so fesselnd, dass man nicht nur lacht.“

Und die *New York Tribune* ergänzt: „Die neue Triangle-Keystone-Komödie ist einer der amüsantesten Filme der Saison. Sie ist so spannend, dass sie neue Maßstäbe bei den Stunts setzt.“ Neben Komik und Abenteuer ist es aber vor allem das U-Boot, das die Zuschauer fasziniert. Man könne mit eigenen Augen ein „amerikanisches Marine-Tauchboot des neuesten Typs“ sehen, lockt die Filmwerbung. Um den Kartenverkauf weiter anzukurbeln, wird den Kinotheaterbesitzern empfohlen, die Lobby mit Torpedo- und Periskop-Attrappen auszuschmücken, die den Charakter des Films reflektieren.

Die hier gepriesene Authentizität bezieht der Film aus dem von der Marine geschickten Unterseeboot, das in den Außenaufnahmen zu sehen ist. Es handelt sich um ein Boot der F-Klasse. Daneben stellt die US Navy ein Kanonenboot zu Verfügung und gestattet Dreharbeiten in der Marinewerft von San Diego. Gedreht wird außerdem in den Häfen von San Francisco und Los Angeles. Mehrere Unfälle, Krankheiten und andere Zwischenfälle führen zu Verzögerungen im Drehplan.

Zündende Filmwerbung

Die Bitte, das U-Boot für zehn weitere Tage nutzen zu dürfen, wird aber problemlos gewährt. Als Secretary Daniels und das Bureau of Navigation den Film ansehen, sind sie begeistert und beschließen, ihn in allen Rekrutierungsbüros der Marine zu zeigen. Das

ERFOLGREICH Sydney Chaplin – mehr als Charlies Halbbruder

Syd Chaplin wurde am 16. März 1885 in London als Sydney John Hill geboren. Nach der Heirat seiner Mutter Hannah Hill mit Charles Chaplin sen. nahm er den Nachnamen Chaplin an. Wie sein berühmter Halbbruder war Syd ein begnadeter Komödiant. Mit elf Jahren kam er zunächst auf das Schiffsjungenschulschiff *Exmouth*, das in Grays in Essex lag. Hier erhielten Jungs aus den Arbeitshäusern Londons eine Ausbildung für das Seemannshandwerk. Danach fuhr Syd mehrere Jahre für die Donovan-&-Castle-Linie zur See. Doch er fühlte sich zum Entertainer berufen. So begann er 1906 seine Karriere bei Fred Karnos London Comedians. Dort verschaffte er auch Charlie den ersten Job. Einige Jahre später revanchierte sich dieser mit einer Empfehlung bei Mack Sennett, der das Keystone Filmstudio in Hollywood besaß. 1914 und 1915 spielte Sydney in mehreren Komödien den *Reggie Gussle*, eine Figur, die er bereits in London bei Karno entwickelt hatte. Die *Gussle*-Filme zählten zu den erfolgreichsten Produktionen von Mack Sennett. Das galt insbesondere für *A Submarine Pirate* – der letzte Film in dieser Reihe. In den nächsten Jahren arbeitete Sydney vor allem als Manager seines berühmten Halbbruders. So sicherte er ihm 1917 die höchste Jahresgage eines Schauspielers im Filmgeschäft. Gelegentlich wirkte er als Darsteller in Charlies Filmen mit, darunter *A Dog's Life* und *Shoulder Arms*. In einem Propagandafilm des Bruders zum Verkauf von Kriegsanleihen von 1918 verkörperte er den deutschen Kaiser. Nach einem von vielen Skandalen endete Sydney Chaplins Filmkarriere 1929. Er starb am 16. April 1965 in Nizza.



FRAGWÜRDIGE KARRIERE: In *A Submarine Pirate* spielt Sydney Chaplin einen abenteuerlustigen Kellner, der die Chance auf reiche Beute ergreift
Foto: Sammlung Orth



US-PROPAGANDA ZUM UNTERGANG DER *LUSITANIA*: Der U-Boot-Kommandant in Person des deutschen Kaisers filmt die Not der Schiffbrüchigen. Federzeichnung von William Allen Rogers, 1915
Foto: picture-alliance/akg-images

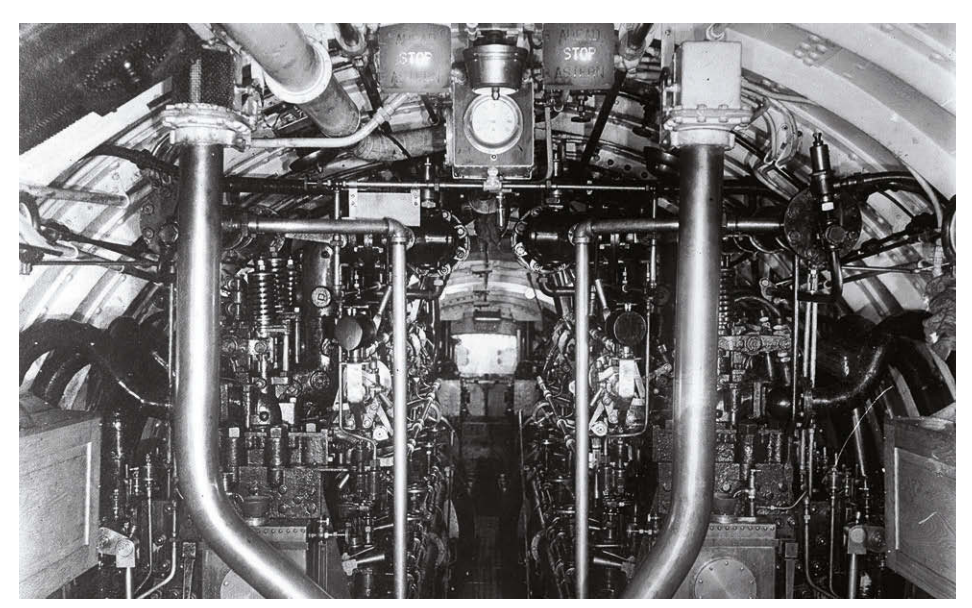
BERÜHMTER BRUDER: Syd Chaplin besucht Charlie am Set von *The Immigrant* 1918 Foto: Sammlung Orth

führt sogar dazu, dass der landesweite Kinostart um zwei Wochen verschoben werden muss. Secretary Daniels ist davon überzeugt, dass der Film junge Männer für die U-Boot-Waffe begeistern wird, denn er zeige den Glamour und die Technologie der neuen Waffe. Schließlich erweist sich die U-Boot-Komödie als das effektivste und erfolgreichste Werbemittel der Marine.

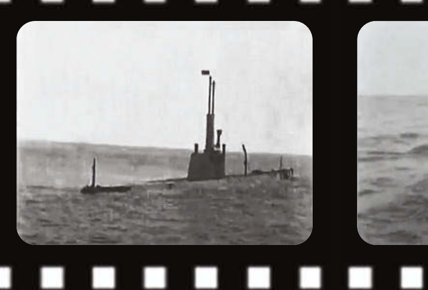
Finanzieller Volltreffer

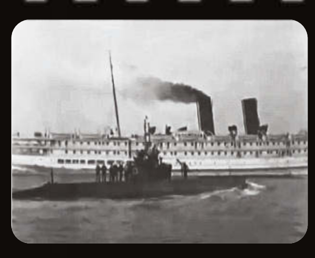
Dieses für beide Seiten – die Marine und das Filmstudio – erfreuliche Ergebnis schafft sicherlich ein neues Vertrauen zwischen der US Navy und der Filmindustrie. Doch der Kriegseintritt der USA führt nicht zu einer neuen Flut von Projekten. Zum einen ist man nun mit wichtigeren Aufgaben befasst, als den Filmemachern zur Hand zu gehen.

Zum anderen besteht die Hauptaufgabe der Marine darin, Schiffskonvois nach Europa zu begleiten. Und das bietet in den Augen der Produzenten kaum dramatische Momente für aufregende Abenteuer- und Kriegsfilme. Und die Probeläufe neu entwickelter U-Boote zu filmen, kommt aus Gründen der Geheimhaltung nicht infrage – wie Assistant Secretary of the Navy Franklin Roosevelt der *Pathe News* zu verstehen gibt. *A Submarine Pirate* wird zum finanziell zweiterfolgreichsten Film des Keystone-Studios. Was die Zuschauer so begeistert, ist der Einblick in eine ihnen bisher vollkommen fremde, mysteriöse Welt: das Innere eines U-Bootes. Man sieht Hebel, Handräder, Anzeigen und andere Armaturen. Geduldig erklärt der kommandierende Offizier dem Kellner Syd – verkleidet als „Admiral" – die Funktion der verschiedenen Instrumente. Dabei wechselt die Ansicht mehrmals zwischen Innen und Außen. So erlebt der Zuschauer hautnah mit, wie das Boot auf die Handgriffe reagiert. Es taucht auf und unter, je nachdem, welcher Hebel umgelegt wird.



TECHNIK PUR: Maschinenraum eines Weltkriegs-U-Bootes der US Navy. Die große Anzahl von Hebeln und Tasten war für die Zeitgenossen faszinierend Foto: Sammlung Orth



HANDLUNG Eine Persiflage auf den U-Boot-Krieg

Syd Chaplin – der einen Kaiser-Wilhelm-typischen Bart trägt – spielt einen Kellner und Hoteldiener, der das Gespräch eines hinterlistigen Erfinders und seines Komplizen belauscht. Sie planen, mithilfe eines U-Bootes Schiffe auszurauben. Statt die Behörden zu informieren, stiehlt Syd die Aktentasche mit Geheimdokumenten.

In einem Second-Hand-Laden besorgt er sich eine Admiralsuniform und fährt zum Hafen. Auf das geheime Signal hin wird er zum U-Boot gebracht. Der Kommandant inspiziert die gestohlenen Dokumente und übergibt Syd das Kommando. Er führt den „Admiral" herum, zeigt ihm die Funktionsweise des U-Bootes. Syd verursacht einiges Chaos, als er neugierig einige Hebel bedient. Daraufhin versucht der Offizier erfolglos, den störenden „Admiral" loszuwerden. So taucht das Boot plötzlich unter, während Syd an Oberdeck nach einem Dampfer Ausschau hält. Verzweifelt klammert er sich am Periskop fest.

Wenig später kommt der gesuchte Dampfer in Sicht. „Admiral" Syd und sechs Besatzungsmitglieder gehen an Bord und verlangen die Herausgabe des mitgeführten Goldes. Kapitän und Funker rufen per Funk um Hilfe. Dem Kapitän gelingt es, die Piraten mit einer Pistole von Bord zu jagen. In schneller Fahrt kommt ein Kanonenboot näher und beschießt das „Piraten"-U-Boot. Dessen Besatzung schießt einen Torpedo ab, an dem Syd hängen bleibt und durchs Wasser gezogen wird. Die letzte Szene zeigt Syds Kopf im Maul einer Raubfisch-Attrappe. Verfügbar unter: www.youtube.com/watch?v=riUtyJSuyhA







Fotos: Sammlung Orth

Treffenderweise heißt ein Zwischentitel „Lehrstunde im Untertauchen". Diese Demonstration eines fahrenden U-Bootes macht die Hauptattraktion des Films aus. Besonders amüsant wird es, wenn Syd selbst Hand anlegt und sich plötzlich ein Schwall Seewasser auf den Rudergänger ergießt. Später steht Syd beim Laden des Torpedos im Weg und bleibt dann auch noch am Torpedopropellerschutz hängen. Durch das Torpedorohr wird er mit nach draußen gezogen.

Schauplatz U-Boot

Das Unterseeboot als Schauplatz des Ringens zwischen „Komiker" und Maschine. In *A Submarine Pirate* präsentiert sich das U-Boot eher als technisches Faszinosum mit Pannenpotenzial und weniger als ein hochkomplexes, todbringendes Kriegsgerät.

Freilich darf man die Darstellung des Innenraums des U-Bootes nicht nach heutigen Maßstäben beurteilen. Die Zentrale und der Torpedoraum wurden im Studio nachgebaut. Die Wände wackeln heftig und die wenigen beweglichen Hebel und Anzeigen – teils offenkundig aus Holz gefertigt – entsprechen kaum der technischen Realität.

Der Zuschauer erlebt in dem Film hautnah mit, wie und warum das Boot auf jeden Handgriff reagiert

Diese Diskrepanz offenbart sich besonders deutlich im direkten Vergleich mit den Überwasserszenen, in denen Syd über das schmale Vordeck rennt oder sich am Periskop des realen U-Bootes festklammert. Andererseits lässt sich durch diese Reduzierung auf das Wesentliche das Prinzip des Tauchens und Torpedoladens dem interessierten Laien leichter vermitteln.

Dabei ist *A Submarine Pirate* nicht der erste Film, der sich die Faszination der Amerikaner für moderne U-Boote zunutze macht. Bereits wenige Monate nach dem Kriegsbeginn in Europa bringt Universal am 28. Dezember 1914 den U-Boot-Film *The Submarine Spy* in die Kinos. Dieser zeigt den dramatischen Überlebenskampf der Besatzung eines U-Bootes, die in 45 Meter Tiefe in ihrem Boot eingeschlossen ist. Auch hier hat die US-Marine der Produktionsfirma eines ihrer U-Boote für die Dreharbeiten zur Verfügung gestellt.

Noch heute sehenswert?

Bemerkenswert an Syd Chaplins Komödie sind die Filmlänge von 24 Minuten und die Komplexität der Geschichte. Zum Vergleich: Die meisten Filme von Bruder Charlie Chaplin aus den Jahren 1914 und 1915 dauern etwa acht Minuten und haben eine sehr simple Handlung.

Nach heutigen Standards ist die U-Boot-Komödie nicht übermäßig lustig. Doch kann der Film – insbesondere in der ersten Hälfte – mit einigen unterhaltsamen Slapstick-Momenten aufwarten, die im Hotel und im Restaurant spielen. ⚓

DIE REGIONALGRUPPEN NORDRHEIN-WESTFALEN UND VORPOMMERN

Veranstaltungen 2016

Im Winkspruch sollen künftig auch die Veranstaltungen der DGSM und ihrer Regionalgruppen angezeigt werden. Dies dient der Information von Vereinsmitgliedern und Gästen, die zu jedem Event herzlich eingeladen sind. Bitte richten Sie Ihre Veranstaltungsvorschläge an: webmaster@schiffahrtsgeschichte.de



Spitzenvertreter der Marine und maritimer Interessenverbände im Gespräch auf der Bootsausstellung *Boot & Fun* in Berlin am 25. November 2015 (v. l. n. r.): Karl Heid, Präsident des Deutschen Marinebundes, Vizeadmiral Rainer Brinkmann, Stellvertretender Inspekteur der Marine, und Vizeadmiral a. D. Hendrik Born, Stellvertretender Vorsitzender der DGSM Foto: Hans Stefan Hudak

Jahresprogramm der Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen

12. März 2016

27. Tagung im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg. Die Regionalgruppe lädt ein zu einem „Tag der Marineflieger“.

Tagungsprogramm

Vor 100 Jahren: 9. März 1916 – Kriegserklärung Deutschlands an Portugal (Dr. Bernd-Rüdiger Ahlbrecht)

Die deutschen Marineluftschiffe im Ersten Weltkrieg. Vorgeschichte – Bau – Basierung – Einsatz (Dr. Heinrich Walle)

Das Zeppelin’sche Luftschiff als Schrittmacher moderner Technologien (Gerhard H. Ehlers)

Gunther Plüschow – Von Tsingtau nach Feuerland (Ulrich Hahn)

Der Wiederaufbau einer Junkers F 13 (Dipl.-Ing. Günther Georgs)

Die Rettung der letzten FW 200 „Condor“: Einsatz – Verlust – Bergung – Restaurierung (NN)

5. Juni 2016

Halbtagesexkursion zum Schiffshebewerk Henrichenburg. Fahrt mit einem Ausflugsdampfer vom Binnenhafen Dortmund über den Dortmund-Ems-Kanal nach Henrichenburg und zurück. Mit Besichtigung der Schiffshebeanlagen. Alle DGSM Mitglieder sind herzlich zu dieser Exkursion eingeladen. Die Anmeldefrist endet am 31. März. Bei Interesse melden Sie sich bitte beim Regionalleiter NRW, der Ihnen gern nähere Informationen zur Exkursion zusendet.

23. Juli 2016

3. Regionaltreffen im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg. Rückblick auf die Beteiligung an der Messe *boot* 2016. Film über eine Norwegenkreuzfahrt im Jahr 2015. Vorbereitung der Exkursion nach Nordnorwegen im Jahr 2017. Ausblick auf die weiteren Aktivitäten der Regionalgruppe.

29. Oktober 2016

28. Tagung der Regionalgruppe NRW im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg

Tagungsprogramm

Die barocken Repräsentationsyachten des Kurfürsten Johann



Foto: Hans Stefan Hudak

Gute Laune am Rande der Berliner Ausstellung *Boot & Fun*: ein engagierter Shanty-Chor sorgt für die richtige Stimmung



Wilhelm (Dr. Annette Fimpeler, Wissenschaftliche Leiterin des Schifffahrt-Museums Düsseldorf)

Ein Schiffbau-Ingenieur des Germanischen Lloyd erzählt aus seinem Berufsleben (Dipl.-Ing. Rüdiger Dinter, Principal Surveyor DNV-GL)

Neue Forschungsergebnisse zum geheimen deutschen U-Bootbau in Finnland in den 1920er-Jahren (Dipl.-Ing. Klaus Pribilla, Hämeenlinna, Finnland)

Ultra und die Funkaufklärung während des U-Boot-Kriegs im Atlantik 1939–1945 (Konteradmiral a. D. Dr. Sigurd Hess, Ehrenvorsitzender der DGSM)



Marko Richter, Regionalleiter der DGSM Berlin (Mitte), erläutert auf der *Boot & Fun* in Berlin das Programm seiner Regionalgruppe für 2016
Foto: Hans Stefan Hudak

Arbeitsplan der Regionalgruppe Vorpommern

Dieser Arbeitsplan enthält zunächst nur zwei Fachveranstaltungen (gegenüber drei in den vergangenen Jahren). Falls Bedarf besteht und Vorschläge eingehen, können noch Ergänzungen vorgenommen werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass den Mitgliedern auch die Veranstaltungen des Landesverbandes Mecklenburg-Vorpommern offenstehen und auch die der Regionalgruppe Stralsund/Rügen.

5. März 2016, 10 Uhr
Lichtbildervortrag über die DDR-Hochseefische (Hans-Georg Lorenz)
Gemeinsame Veranstaltung mit der Marinekameradschaft Stralsund. Verantwortlich: Alexander Jenak und Rainer Falley. Treffpunkt: Stralsund Hotel „Baltic“ oder Dänholm

16.–18. September 2016
Jahrestagung in Lauenburg
Tagungsprogramm

15. Oktober 2016, 10 Uhr
Exkursion nach Tutow mit Führung über den Flugplatz und Besichtigung des Museums. Verantwortlich: Alexander Jenak. Treffpunkt: Tutow-Tankstelle

9. Dezember, 18 Uhr
Weihnachtsmarktbesuch in Greifswald mit anschließendem Aufwärmen und maritimem Klönschnack. Verantwortlich: Olaf Pestow. Treffpunkt: vor der Sparkasse

Jahresprogramm der Regionalgruppe Berlin

20. Januar 2016
Traditionelle Fahrzeuge der südlichen Ostseeküste
(H. Olzsak)

17. Februar 2016
Der Verein für Unterwasserarchäologie Berlin-Brandenburg stellt sich vor (L. Goldmann)

16. März 2016
Die Viertageschlacht 1666
(M. Richter)

20. April 2016
Untergang der Admiral Nachimov 1986 (B. Oesterle)

18. Mai 2016
Rezeptionsgeschichte der Skagerrakschlacht 1916
(P. Schenk)

15. Juni 2016
Untergang und neue Fahrt. Schiffbruch in der Neuzeit
(P. Burschel)

Ronald Hopp, Regionalleiter der DGSM Nordrhein-Westfalen (links im Bild), im Gespräch mit Dipl. Ing. Rüdiger Dinter, der als Schiffbauingenieur des „Germanischen Lloyd“ im Oktober 2016 referieren wird
Foto: Ronald Hopp

20. Juli 2016
Die Seeschlacht bei Lissa 1866
(L. Oberländer)

17. August 2016
Das letzte Woll-Race von Neuseeland nach London 1921
(H.-J. Kuhlmann)

21. September 2016
Von der Ruderbank zum Naval War College? Zur Bedeutung der Antike für die neuzeitliche Marinetheorie (H. Kopp)

19. Oktober 2016
Die Seestreitkräfte der Ukraine
(B. Loose)

16. November 2016
Maritime Personalprofile
(M. Müller)

21. Dezember 2016
Werbung am Ostseestrand
(H. Lassnig)

Treffpunkt der Regionalgruppe Berlin der DGSM: jeden 3. Mittwoch im Monat, ab 18 Uhr, Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin. Gäste sind bei freiem Eintritt herzlich willkommen.

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

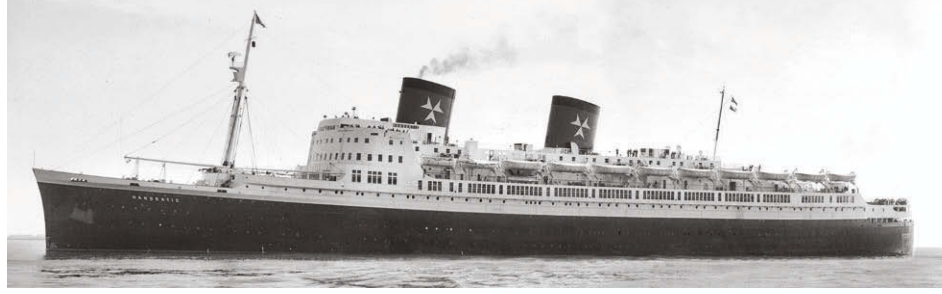
Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net

Zwei Schornsteine für die *Bremen*?

Technik gegen Tradition

Als neue *Bremen* lief der ehemalige französische Truppentransporter *Pasteur* Ende der 1950er-Jahre für den Norddeutschen Lloyd. Doch mit welcher Ausstattung? Von Harald Focke



DIE *HANSEATIC* ALS TAKTGEBER: Der Umbau in Hamburg machte aus der *Hanseatic* einen attraktiven Liner und war für Richard Bertram Vorbild bei seinen Planungen
Foto: Lüden/Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven



JUNGFERNFAHRT: Am 9. Juli 1959 lief die *Bremen* von Bremerhaven aus nach New York
Foto: picture-alliance/dpa

Als einzige deutsche Reederei wollte der Norddeutsche Lloyd nach dem Zweiten Weltkrieg mit einem Fahrgastschiff zurück in den Liniendienst nach New York. Die Bremer schafften es im Februar 1954 mit der Schweden-Amerika Linie, die ihre 30 Jahre alte Gripsholm nicht mehr benötigte. Der Lloyd setzte sie gemeinsam mit den Schweden zwischen Bremerhaven und New York ein. Ab Januar 1955 hieß das Schiff Berlin.

Schon vor der Übernahme der Gripsholm hatte man die Chancen für ein neues Passagierschiff ausgelotet. Mit dem „Projekt 6/53 B“ präsentierte der Bremer Vulkan dem NDL im Oktober 1953 den Entwurf eines 185 Meter langen Liners. Die Abgase seiner Diesel sollten achtern durch zwei schlanke Pfosten entweichen. Sein „Schornstein“ mittschiffs wäre eine Attrappe geworden. Doch der Bauauftrag blieb aus: Der kapitalschwache Lloyd konnte die geforderten 70 Millionen D-Mark selbst mit Krediten nicht finanzieren. Steuernachlässe für teure Liner gab es, anders als für Frachter, nicht.

Noch kein Bauauftrag

Damals sagte NDL-Vorstand Richard Bertram dem *Spiegel*: „Wir brauchen vom Bund für den Spätheimkehrer der Schifffahrt – das Passagierschiff – genauso die 40 Prozent Wiederaufbaudarlehen, wie sie bisher alle

anderen Zweige der Schifffahrt erhalten haben.“ Der Lloyd wollte trotzdem ein zweites, größeres, schnelleres und jüngeres Schiff als seine *Berlin*. Anfang 1957 hatte Bertram die Idee, einen „umbauwürdigen Rumpf“ eines älteren Liners umfassend, aber zügig zu modernisieren.

So wollte er Geld gegenüber einem Neubau sparen und zugleich schneller am Markt sein. Deshalb kaufte er für 30 Millionen D-Mark den französischen Truppentransporter *Pasteur* von 1939. Ihn sollte der Bremer Vulkan in ein zeitgemäßes Passagierschiff mit dem Traditionsnamen *Bremen* umbauen. Dafür waren weitere 70 Millionen D-Mark fällig. Erst im Sommer 1959 würde die *Bremen* ihren Liniendienst aufnehmen und in der Nebensaison mit wohlhabenden Amerikanern in der Karibik kreuzen.

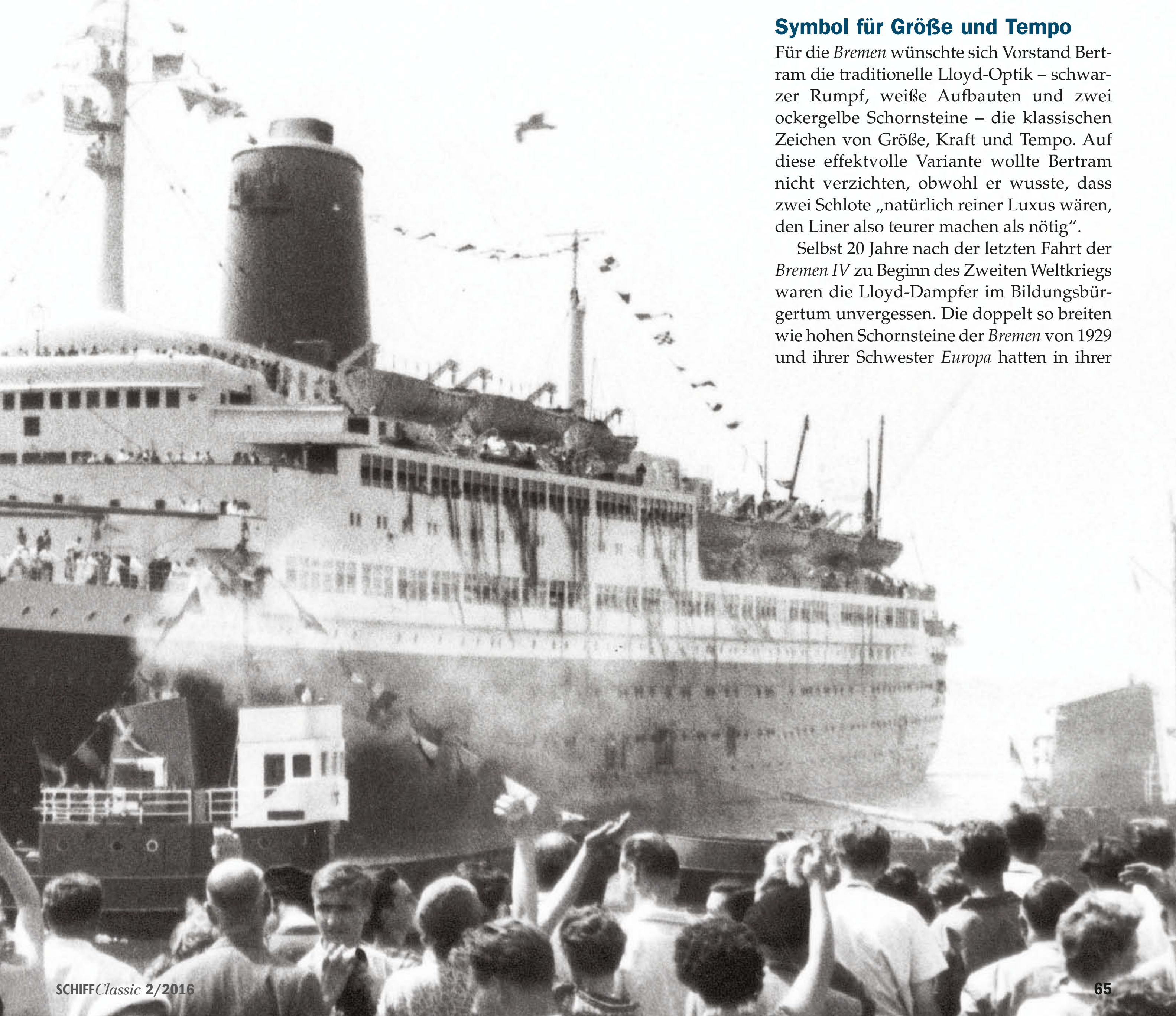
Die *Pasteur* war für den Südamerikadienst vorgesehen, wurde dort aber wegen des Kriegs nie eingesetzt. Die Engländer brauchten sie für Truppentransporte. 1945 bekamen die Franzosen die *Pasteur* zurück; auch sie nutzten das Schiff militärisch, bis sie ihre Kolonien in Fernost verloren. Einen zivilen Umbau verwarfen sie – zu wenig repräsentativ! Ab 1962 wollte Frankreich mit der neuen *France* glänzen, dem längsten Liner der Welt. Deshalb verkaufte die Regierung in Paris die *Pasteur*.

An ihr Alter sollte auf der künftigen *Bremen* nichts mehr erinnern. Der steil aufragende Riesenschlot musste verschwinden. Aber wie sollte der Ersatz aussehen? Seit 1900 waren Schornsteine auf Passagierschiffen werbewirksame Statussymbole. Die Reedereien ließen zu den zwei oder drei aktiven Schloten oft einen weiteren als Blendwerk aufstellen. Der NDL hatte bis auf drei Ostasien-Kombischiffe in den 1930er-Jahren seit 1897 keinen Liner mit nur einem Schornstein in Dienst gestellt.

Symbol für Größe und Tempo

Für die *Bremen* wünschte sich Vorstand Bertram die traditionelle Lloyd-Optik – schwarzer Rumpf, weiße Aufbauten und zwei ockergelbe Schornsteine – die klassischen Zeichen von Größe, Kraft und Tempo. Auf diese effektvolle Variante wollte Bertram nicht verzichten, obwohl er wusste, dass zwei Schlote „natürlich reiner Luxus wären, den Liner also teurer machen als nötig“.

Selbst 20 Jahre nach der letzten Fahrt der *Bremen IV* zu Beginn des Zweiten Weltkriegs waren die Lloyd-Dampfer im Bildungsbürgertum unvergessen. Die doppelt so breiten wie hohen Schornsteine der *Bremen* von 1929 und ihrer Schwester *Europa* hatten in ihrer



STOLZES SCHIFF: Die *Pasteur* trifft im Herbst 1957 in Bremerhaven ein. Sie hatte den größten Einzelschornstein aller Passagierschiffe ihrer Zeit

Foto: Archiv Nordsee-Zeitung, Bremerhaven

ursprünglich niedrigen Form zugleich wuchtig und dynamisch gewirkt. Das änderte sich kaum, als sie um drei Meter verlängert wurden, um die Decks rußfrei zu halten. Es wäre technisch möglich gewesen, die beiden Liner als Ein-Schornsteiner zu bauen. Das aber wollte der Lloyd auf keinen Fall. Der zweite Schornstein sollte seine Schiffe prächtig aussehen lassen und ihre gewaltige Maschinenleistung bekunden.

Service und Komfort

Bis Ende der 1950er-Jahre wandelte sich der Geschmack des Reisepublikums. Die Touristen wollten preiswerte Überfahrten. Diesen Trend spiegelte auf den neuen Linern die schrumpfende Erste Klasse, in der dennoch oft viele Betten leer blieben.

Ob NDL-Passagiere der 1960er-Jahre wirklich Wert darauf legten, mit einem Schiff zu reisen, das äußerlich die Reederei-Tradition der 1930er-Jahre aufnahm, muss offen bleiben. Vermutlich interessierten sie sich mehr für die Lloyd-Tugenden Sicherheit und Service sowie Küche und Komfort, weniger für die Zahl der Schornsteine.

Wie modern und elegant ein alter Liner nach einem Umbau wirken konnte, bewies die *Hanseatic*. Sie entstand 1958 aus der *Empress of Scotland* von 1929 und pendelte als Konkurrentin der *Bremen* seit 1958 zwischen Cuxhaven und New York. Ihre ursprünglich drei hohen, dünnen und damit altmodischen Schornsteine ersetzten die Hamburger Howaldtswerke durch zwei flachere und breitere. Sie standen der *Hanseatic* hervorragend und machten mit den seitlichen Hanseatenkreuzen Weiß auf Rot einen vorzüglichen Eindruck. Diesen gelungenen Entwurf der Konkurrenz von der Elbe hatte Richard Bertram vor Augen, als er sich für ein attraktives Aussehen der *Bremen* einsetzte. Das Hamburger Umbaukonzept bewies die zeitgemäße Eleganz eines Zwei-Schornsteiners. Beim Lloyd gingen die Meinungen noch auseinander, als die *Pasteur* Ende September 1957 in Bremerhaven eintraf. Wollte er mit der *Bremen* auf dem Nordatlantik noch Geld verdienen, musste er sich beeilen.

Bedrohung aus der Luft

Bertram ahnte, was kommen würde: „Ich möchte nicht die Verantwortung für die 200 Millionen Mark tragen, die ein neues Schiff heute kostet, zumal es wegen der überfüllten Werften frühestens 1961/62 – also erst nach dem Eintreffen der Düsenflugzeuge – fertig wird." Die Jets kamen früher als die *Bremen*.

Ausmaß und Tempo der Bedrohung aus der Luft erkannte keine Reederei. Der Anteil der Flugreisenden am Transatlantikverkehr stieg seit 1952. Damals überquerten zwei Drittel aller USA-Reisenden den Atlantik mit dem Schiff. 1956 kamen die Luftlinien mit fast 830.000 Buchungen den Linern mit gut einer Million Fahrgästen schon bedenklich nahe, obwohl die Propellermaschinen für weite Reisen wenig attraktiv waren: Die Tickets waren teuer, die Kabinen eng, das Essen karg. Ständig dröhnten die Motoren; die Zwischenlandungen waren umständlich.

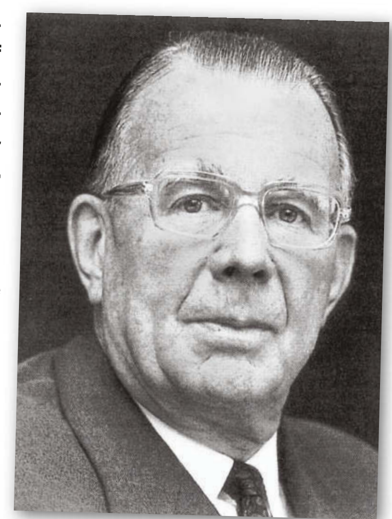
ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

Reederei	Norddeutscher Lloyd
Stapellauf	15. Februar 1938
Länge	212,6 m
Tiefgang	8,3 m
Verdrängung	29.253 BRT
Leistung	60.000 PS
Geschwindigkeit	24 kn
Besatzung	382 Mann
Passagiere	751
Außerdienststellung	1974
Verbleib	1980 gesunken



***Bremen* und *Europa* (vorn) vor dem neuen Columbusbahnhof von 1962 in Bremerhaven**

Foto: Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven



VISIONÄR? „Die Leute werden das Schiff mit einem Schornstein nicht als Nachfolgerin der alten *Bremen* akzeptieren“, warnte NDL-Vorstand Richard Bertram 1957

Foto: NDL/Sammlung Focke

Und doch überquerten bereits 1957 mehr Menschen den Atlantik mit dem Flugzeug als mit dem Schiff. Fliegen war prestigeträchtig – zumal ab Herbst 1958 mit den schnellen Jets. Jede neue Maschine, die in acht Stunden bis zu 130 Personen über den Atlantik flog, verringerte die Chancen der Schiffe. Bei einem ständig wachsenden Angebot würden die Flugpreise bald sinken. Die Reedereien mussten reagieren, indem sie ihre Tickets günstiger anboten. Die billigste Fahrt mit der *Berlin* nach New York kostete 777, der günstigste Flug ab Bremen 1.379 D-Mark. Es war absehbar, dass dieser Preisvorteil nicht mehr lange halten würde.

Der alte Schornsteinmantel der *Pasteur* wurde noch in Bremerhaven entfernt. „Oben ohne“ kam sie Anfang 1958 nach Vegesack. Die Techniker beim Bremer Vulkan drückten andere Sorgen als die Frage, ob die *Bremen* zwei Schornsteine brauche. In den Aufbauten mussten sie ohnehin mit jeder Tonne geizen, um Topplastigkeit zu vermeiden. Der Vulkan riet dem Lloyd ab, die *Bremen* hinter dem vorderen funktionstüchtigen Schornstein zusätzlich mit einer Attrappe auszustatten. Sie hätte zwar den nutzbaren Raum etwas erweitert, aber nur leichtes Inventar aufnehmen können.

Doch nicht nur zwei Schornsteine vermittelten traditionelles Lloyd-Flair: Auch andere markante Stilelemente früherer Bremer Liner konnten für den von Bertram erhofften Wiedererkennungswert sorgen, vor allem bei älteren Fahrgästen in Deutschland wie in den USA. Die eckige Brückenfront der *Pasteur* sollte deshalb modernisiert werden. Lloyd-typische Rundungen sollten ohne Gewichtsprobleme denselben Image-Zweck erfüllen wie Bertrams Doppel-Schornstein.

Die Bedenken der Vulkan-Techniker und die Sparsamkeit des NDL-Co-Vorstands und Finanzchefs Dr. Johannes Kulenkampff setzten sich gegen Bertrams Wunsch nach einem zweiten Schornstein für die *Bremen* durch. Der neue Einzel-Schornstein sollte ihr ebenso wie die elegante Kommandobrücke ein zeitgemäßes Aussehen verleihen und ihr wirkliches Alter vergessen machen.

Zeitgemäße Optik

Die *Bremen* hätte zwar optisch einen flacheren Schornstein vertragen. Doch die Reederei wollte nach den Erfahrungen bei ihren Vorkriegs-Schnelldampfern Rauch und Ruß auf den Sport-und Sonnendecks von Anfang an vermeiden. In die Rauchfänge der vier Hauptkessel der neuen *Bremen* baute der Vulkan deshalb Fliehkraft-Rußabscheider ein: Die ausgeschleuderten Rußteilchen sollten in Rohrleitungen gesammelt und unter der Wasserlinie außenbords gedrückt werden.

Die effektivste Form eines modern wirkenden Schornsteins für die *Bremen* ermittelte die Technische Universität Berlin in ihrem Windkanal: einen Schlot mit tropfenförmigem Grundriss, der sich keilförmig verjüngte und nach oben achtern abgeschrägt war. Der fast 16 Meter hohe und am Fuß ebenso lange Schornsteinmantel aus Aluminium wog schon 21 Tonnen; weitere 25 Tonnen kamen an Einbauten hinzu.

> **„Am besten wäre natürlich im A-Deck ein Spielkasino und im B-Deck ein Etablissement mit Unterhaltungsdamen, dann würde den Leuten das Fliegen schon vergehen“**
>
> Richard Bertram

Ganz nach Bertrams Geschmack war die Silhouette der *Europa*, die der Norddeutsche Lloyd 1965 übernahm, allerdings nur noch für kurze Zeit im Liniendienst einsetzte. Kurz nach der Jungfernfahrt der außen konservativen *Bremen* im Juli 1959 stellte die Holland-Amerika Linie ihre *Rotterdam* in Dienst. Die Holländer verzichteten auf einen Schornstein und entschieden sich für schlanke Abgaspfosten. Damit sicherten sie der *Rotterdam* einen klaren optischen Modernitätsvorsprung, den kein Nordatlantik-Liner jemals übertraf. ⚓



Die Kleinen Raketenschiffe der *Tarantul-I*-Klasse

Modern – kampfstark – durchhaltefähig

In den Staaten des Warschauer Paktes waren diese kleinen, aber robusten Kriegsschiffe für den Einsatz in Randmeeren und im küstennahen Bereich sehr beliebt

Von Hans Karr

Die 1980er-Jahre waren die Hochblüte des sowjetischen beziehungsweise russischen Marineschiffbaus. Wie bei einer Fließbandproduktion wurden die unterschiedlichsten Schiffstypen und Schiffsklassen in kurzen Zeitintervallen und zum Teil in sehr großer Stückzahl auf den russischen Werften auf Kiel gelegt, gebaut, erprobt, abgeliefert und den verschiedenen russischen Teilflotten (Nordflotte, Pazifikflotte, Schwarzmeerflotte, Baltische Flotte) zugeführt.

Unter anderem waren dies nuklear und konventionell angetriebene Klassen von U-Booten (*Typhoon, Delta IV, Oscar, Akula, Kilo*), Flugzeugträger (*Kiev*-Klasse, *Kuznetsov*), Kreuzer (*Kirov*- und *Slava*-Klasse) sowie Zerstörer (*Sovremennyy*- und *Udaloy*-Klasse).

Daneben verließen aber auch zahlreiche kleine, kampfkräftige und mit Flugkörpern ausgerüstete Einheiten wie die Korvetten der *Nanuchka*- und *Tarantul*-Klasse die Bauwerften. Letztere wurde Ende der 1970er-Jahre bei ihrem ersten Auftreten auf NATO-



DDR-VERGANGENHEIT: Die *Rudolf Egelhofer* wurde als *Hiddensee* bis April 1991 in die Bundesmarine übernommen und dann an die US Navy übergeben
Foto: US Navy



120 SCHUSS PRO MINUTE: 76-Millimeter-Turm AK 176 der *Hans Beimler*. Am oberen Bildrand das dazugehörige Feuerleitradar „Bass Tilt“
Foto: Sammlung Karr



HOCH HINAUS: Die Mastspitze der *Hans Beimler*. Links das Rundsuchradar „Plank Shave“, oben rechts die „Square Head“-Antenne
Foto: Sammlung Karr

Seite zunächst als reine Exportversion angesehen, was sich in der Folge dann auch als richtig erwies. Die russische Marine nahm nur eine Einheit als Schulungsboot in Dienst. Für ihren eigenen Bedarf beschaffte man auf russischer Seite die mit verbesserter Bewaffnung und leistungsfähigerer Sensorik ausgestatteten und weiterentwickelten Varianten der Klassen *Tarantul-II* und *-III*.

Erster Kunde der nun bei der NATO mit *Tarantul-I* klassifizierten Korvetten, die in Russland und auch im Warschauer Pakt als „Kleine Raketenschiffe Projekt 1241 Molniya“ bezeichnet wurden, war die polnische Marine. Eine Einheit wurde dort im Dezember 1983 in Dienst gestellt. Im März 1984, Februar 1988 und Februar 1989 folgte jeweils eine weitere Korvette.

Auch die DDR-Volksmarine beabsichtigte zur Ablösung der vorhandenen Raketen-Schnellboote der *Osa-I*-Klasse die Beschaffung der *Tarantul-I*-Klasse. Mit insgesamt 15 Einheiten wollte man die Vorgängerboote im Verhältnis eins zu eins ersetzen. Bei einem Stückpreis von 77,1 Millionen D-Mark ließ jedoch der Haushalt eine solche Anzahl dann doch nicht zu. Die Wünsche mussten drastisch reduziert werden und so blieben dann auch einige der alten *Osa-I*-Boote weiterhin im Dienst.

Produktion in Leningrad

Die erste *Tarantul-I*-Korvette setzte bei der Volksmarine im Oktober 1984 Flagge und Wimpel. In den folgenden zwei Jahren folgten nochmals vier weitere Kleine Raketenschiffe. Die leistungsfähigen und damals doch recht modernen Einheiten unterstanden der 6. Flottille der Volksmarine in Dranske/Halbinsel Bug auf der Insel Rügen.

Gebaut wurden die fünf Kleinen Raketenschiffe der Volksmarine auf der russischen Petrovskiy Werft in Leningrad. Der stählerne Glattdecks-Schiffkörper hatte vorn und achtern einen leichten Deckssprung, Schrägbug sowie Spiegelheck und war in sieben wasserdichte Abteilungen unterteilt. In der Schiffsmitte befanden sich die sehr kompakt gehaltenen Aufbauten aus Aluminium. Ein

RUSSLAND-IMPORT INDIENSTSTELLUNGEN UND VERBLEIB

Projekt-Nr.	Bord-Nr.	Name	Indienststellung	Verbleib
1241 RE/1	771/571	*Albin Köbis*	31.10.1984	verschrottet
1241 RE/2	772/571	*Rudolf Egelhofer*	16.02.1985	Museumsschiff
1241 RE/3	773/573	*Fritz Globig*	05.10.1985	verschrottet
1241 RE/4	774/574	*Eisenschneider*	12.02.1986	verschrottet
1241 RE/5	775/575	*Hans Beimler*	28.10.1986	Museumsschiff

RE steht für *raketniy* und *eksport*

aufgesetzter Röhrenmast diente als Sensor- und Antennenträger und war leicht nach achtern geneigt. Bei 56,10 Meter Länge und 11,30 Meter Breite verdrängte die *Tarantul-I*-Klasse 380 Tonnen.

Vier Schiff-Schiff-Flugkörper

Der Antrieb der Zwei-Wellen-Schiffe bestand aus einer Cogag-Anlage. Diese Abkürzung steht für *Combined Gasturbine and Gasturbine*. Das Funktionsprinzip kann man kurz beschreiben mit der Nutzung einer Gasturbine für die Marschfahrt und der Zuschaltung einer weiteren Gasturbine für die Höchstfahrt.

Je eine Marschturbine DMR 76 (2.942 kW) und eine Gefechtsturbine PR 77 (8.826 kW) waren auf eine Welle geschaltet. Über ein Verbundgetriebe konnten die Antriebswellen auch über Kreuz betrieben werden. Mit der Gesamtleistung von 23.536 Kilowatt war eine Höchstgeschwindigkeit von 43 Knoten erreichbar. Die Abgase wurden über zwei durch Klappen verschließbare kreisrunde Austritte im Heckspiegel abgeleitet.

Die Hauptbewaffnung der *Tarantul-I*-Klasse bestand aus vier Schiff-Schiff-Flugkörpern des russischen Typs SS-N-2C „Styx“ in den Varianten P 21 (Radarsuchkopf) und P 22 (Infrarotsuchkopf). Die Flugkörper befanden sich in jeweils zwei übereinander zusammengefassten Startcontainern, die auf den Seitendecks auf beiden Seiten der Aufbauten fest installiert und in Rechtvorausstellung mit einem Winkel von acht Grad nach oben fixiert waren. Die Chargierung konnte gemischt erfolgen. Der „Styx“-Flugkörper erreicht eine Geschwindigkeit von 0,9 Mach und etwa 80 Kilometer an Flugstrecke.



ABSCHUSS-VORRICHTUNGEN: Die Backbord-Flugkörper-Container auf der *Hiddensee*
Foto: US Navy

Mit 2,1 Tonnen Gesamtgewicht trägt er einen Gefechtskopf von 480 Kilogramm ins Zielobjekt. Der SS-N-2C „Styx“ war wesentlich moderner und auch leistungsfähiger als der bisher auf der *Osa-I*-Klasse zur Verfügung stehende SS-N-2A „Styx“ (P 15). Weiterhin besitzen der P 21 und der P 22 gegenüber dem P 15 verbesserte Flüssigkeitstriebwerke. Mit angehängtem Feststoffbooster erreichen die Flugkörper nach dem Start schnell ihre Marschgeschwindigkeit.

Auf der Back dominierte der wie auch die gesamte übrige Bewaffnung aus russischer Produktion stammende 76-Millimeter-Turm AK 176. Die vollautomatische wassergekühlte Waffe erreichte eine Kadenz von 120 Schuss pro Minute und konnte auch manuell eingesetzt werden. Der Elevationswinkel des Rohres lag zwischen –15 und +85 Grad. Die maximale Schussreichweite gegen Seeziele war mit 15.500 Metern angeben, wobei die effektive Kampfentfernung 11.000 Meter betrug. Im Einsatz gegen Luftziele reduzierte sie sich auf 6.000 bis 7.000 Meter. Zwei

AUSSTELLUNGSSTÜCK: Museumsschiff *Hans Beimler* in Peenemünde
Foto: Sammlung Karr



KAMPFKRÄFTIGER FLUGKÖRPER: **„Styx“ auf einem Transportwagen auf der Pier, gut zu erkennen ist der angehängte Starter-Booster** Foto: US Navy

TECHNISCHE DATEN der *Tarantul-I*-Klasse

Klassenname	*Tarantul I*/Molniya
Typbezeichnung	Projekt 1241 RE
Einzelschiffe	5
Bauwerft	Petrovskiy Werft, Leningrad, UdSSR
Verdrängung	380 t
Länge	56,10 m
Breite	11,30 m
Tiefgang	3,87 m
Besatzung	38 Mann
Antriebsanlage	„Cogag“
Antriebssystem	2 x DR 77 Gasturbine 2 x DM 76 Gasturbine
Antriebsleistung	2 x 8.826 kW 2 x 2.942 kW
Vortrieb	2 Wellen mit Festpropeller
Geschwindigkeit	43 kn
Fahrbereich	2.000 sm bei 13 kn
Bewaffnung	2 x 2 Schiff-Schiff-Flugkörper SS-N-22 „Styx“ (P 21/P 22) 1 x 4 SA-N-5 „Grail“ 1 x 76-mm-Turm AK 176 2 x 30-mm-Gatling-Geschütz AK 630 2 x Täuschkörperwerfer PK 16
Elektronik	1 x Rundsuchradar „Plank Shave“ 1 x Navigationsradar „Krivach“ 1 x Feuerleitradar „Bass Tilt“ 1 x Freund-Feind-Erkennung „Square Head“

sechsrohrige 30-Millimeter-Gatling-Geschütze AK 630 im achteren Bereich der Aufbauten dienten zum Eigenschutz in der Flugabwehr gegen tief fliegende Luftziele und Flugkörper. Das Geschütz konnte eine Feuergeschwindigkeit von 4.800 bis 5.000 Schuss pro Minute verzeichnen. Ebenso wie der 76-Millimeter-Turm AK 176 war auch diese Waffe eine Neueinführung bei der Volksmarine.

Zur Selbstverteidigung stand auf der Schanz ein Vierfachstartgerät für Schiff-Luft-Flugkörper SA-N-5 „Grail“ („Strela“). Die 1,13 Mach schnellen und nur neun Kilogramm schweren Flugkörper boten im Nah- und Nächstbereich ausreichenden Schutz gegen angreifende Flugzeuge. Die Einsatzreichweite der mit einem Infrarot-Zielsuchkopf ausgerüsteten Abwehrwaffe lag zwischen 800 und 3.600 Metern.

Als passives Schutzsystem wären noch die beiden 16-rohrigen Täuschkörperwerfer PK 16 zu nennen. Sie standen an beiden Schiffsseiten ebenfalls auf der Schanz und sollten die Suchköpfe von anfliegenden Flugkörpern durch aufgebaute Scheinziele stören und infolgedessen vom eigentlichen Ziel ablenken.

Hohe Seefähigkeit

Als Hauptsensor ist das im X-Band arbeitende Rundsuchradar „Plank Shave“ anzusehen. Es war im Masttopp platziert und diente dem Einsatz der SS-N-2C-Flugkörper. Aktiv betrieben, konnte das Gerät bis zu 150 Ziele im Entfernungsbereich von 35 bis 45 Kilometern verfolgen. Zielverfolgung und Feuerleitung der Rohrwaffen erfolgten über das ebenfalls im X-Band arbeitende „Bass Tilt“, das auf einem gesonderten Aufbau dicht vor dem Röhrenmast eingerüstet war.

Für die Freund-Feind-Erkennung (*Identification Friend or Foe*, IFF) war das „Square Head“ vorhanden. Die matrazenförmige Antenne war an Backbordseite in der Mastspitze installiert. Die *Tarantul-I*-Klasse war eine aus dem Ende der 1970er-Jahre stammende Neuentwicklung eines vergrößerten Flugkörper-Schnellbootes, jedoch mit wesentlich höherer Seefähigkeit und größerer Seeausdauer. Die Einheiten waren kleine, kampfstarke Kriegsschiffe für den Einsatz in Randmeeren und im küstennahen Bereich. Sie hatten eine verlässliche Plattformstabilität und zum Eigenschutz gute Abwehrmöglichkeiten gegenüber Angriffen aus der Luft.

Bei der deutschen Wiedervereinigung waren alle fünf Schiffe der *Tarantuls* im Dienst. Die *Rudolf Egelhofer* wurde als *Hiddensee* vorübergehend bis April 1991 in die Bundesmarine übernommen. Danach erfolgte eine Abgabe an die US Navy und im November 1991 der Transport in die USA. Unter Beibehaltung des Schiffsnamens fanden dort unter amerikanischer Flagge und mit einer reduzierten Besatzung der ehemaligen Volksmarine Erprobungen statt.

Im April 1996 kam es zur endgültigen Außerdienststellung. Seit Oktober 1996 ist das Kleine Raketenschiff *Hiddensee* in den USA Museumsschiff im Battleship Cove, Fall River, Massachusetts. Auch die *Hans Beimler* blieb der Nachwelt als Museumsschiff erhalten und liegt heute in Peenemünde. Die drei übrigen Kleinen Raketenschiffe der *Tarantul-I*-Klasse wurden nach Demilitarisierung verschrottet. Wie bereits anfangs erwähnt, war *Tarantuls* für den Export vorgesehen. Neben den schon oben genannten Exporten nach Polen gingen fünf Boote nach Indien. Weitere fünf wurden dort in Lizenz gebaut. Auch Rumänien (3), Bulgarien (1), Yemen (2) und Vietnam (4) erhielten *Tarantuls*.

Erfolgreiche Korvette

Zusätzlich erwarb Vietnam noch zwei Einheiten der Variante *Tarantul-V* und baut derzeit diesen mit 16 Schiff-Schiff-Flugkörpern SS-N-25 „Switchblade“ („Uran“, Reichweite bis zu 130 Kilometer) ausgerüsteten modernsten *Tarantul*-Typ auch in Lizenz im eigenen Land. Ebenso Indien, das ebenfalls zwei Lizenzbauten aufweisen kann.

Der jüngste *Tarantul*-Export hat eine besondere Note. Im Sommer 2015 schenkte Russland der ägyptischen Marine eine *Tarantul-III* aus dem Bestand der russischen Flotte, was wohl mit der Hoffnung verbunden war, dass Ägypten sich zum Kauf von Neubauten dieses doch recht erfolgreichen Korvettentyps entschließt. ⚓

Italienischer Kreuzer *Pola*



Ciao Bella!

Wenn es bei den Schiffsmodellen eine Nation gibt, die unterrepräsentiert ist, dann ist es unzweifelhaft Italien. Einen der wenigen, allerdings schon älteren Bausätze hat *ModellFan*-Autor Ulf Lundberg trotz einiger Macken in ein Schmuckstück verwandelt

Von Berthold Tacke

Schon die kurze Schilderung der Geschichte dieses Schweren Kreuzers erklärt, warum es interessant sein kann, sich mit dem Schiff modellbauerisch auseinanderzusetzen. Bei ihm handelte es sich um das letzte Schiff der *Zara*-Klasse. Im Unterschied zu ihren Vorgängern waren deren Vertreter gut gepanzert und galten als ausgewogene und gelungene Konstruktionen.

Der am 31. Dezember 1931 vom Stapel gelaufene Schwere Kreuzer wurde am 21. Dezember 1932 in Dienst genommen. Im September 1936 lag die *Pola* in Barcelona und Palma de Mallorca, um italienische Interessen im Spanischen Bürgerkrieg zu verteidigen. Am 8. und 9. Juli 1940 nahm sie an der Schlacht von Punta Stilo teil. Bei der Schlacht von Kap Teulada traf sie mit ihren Geschützen den Schweren Kreuzer HMS Berwick



SCHICK: Auch von hinten gesehen macht die *Pola* eine gute Figur. Sein Alter ist dem Bausatz nicht mehr anzusehen

Fotos: Ulf Lundberg

PRACHTSTÜCK: Das Modell der *Pola* entstand aus einem Kit, der mit gutem Willen als mittelmäßig zu bezeichnen ist. Welche Arbeitsschritte aber haben es zu solch einem Prachtstück werden lassen? Fotos: Ulf Lundberg

DETAILS: Das Mittelschiff der *Pola* mit dem in den Brückenaufbauten integrierten vorderen Schornstein und den zahlreichen Beibooten Fotos: Ulf Lundberg

und setzte einen seiner Türme außer Gefecht. In der Nacht des 29. März 1941 schließlich – während der Schlacht von Kap Matapan – wurden die *Pola* und ihre Schwestern *Zara* und *Fiume* von britischen, mit Radar ausgerüsteten Schlachtschiffen und Zerstörern überrascht und mit Artillerie und Torpedos versenkt.

Interessante Einsatzhistorie

So weist die alles in allem zwar zeitlich recht überschaubare Einsatzhistorie nach, dass sich die *Pola* oft an verschiedenen, für Italiens Machtstreben wichtigen Brennpunkten befand. Das macht sie selbstverständlich auch für den historisch interessierten Modellbauer interessant. Darüber hinaus sind es häufig ebenso ästhetische Gründe, die italienische Schiffsdesigns reizvoll erscheinen lassen, weshalb sie zumindest bei Modellbauern offensichtlich beliebter sind als bei der Modellbauindustrie.

Dafür spricht auch die eigentümliche Vorgeschichte des hier verwendeten Bausatzes. Der ursprüngliche Kit wurde bereits in den 1980er-Jahren von der italienischen Firma Tauro in 1:400 auf den Markt gebracht und später vom chinesischen Hersteller Hobby-Boss auf 1:350 hochskaliert. Das bedeutete, dass auch alle Probleme des ursprünglichen Bausatzes um ein Achtel vergrößert wurden. Erschwerend hatte HobbyBoss dem Kit einige „Vereinfachungen" angedeihen lassen, die nicht immer von Vorteil waren.

Der einzige Gewinn war, dass der Rumpf des nun 1:350er-Maßstabsmodells einteilig gegossen wurde. Und trotz aller Defizite gilt, dass die Maße und Proportionen des Rumpfes sowie der Hauptteile, der Aufbauten und der Artillerie eine wirklich solide Basis für ein umfangreiches Umbau- beziehungsweise Tuningprojekt bilden können. Außerdem war und ist dieser Bausatz noch immer der einzige Spritzgussbausatz eines italienischen Kreuzers in diesem Maßstab. Das allein wäre auch schon Grund genug für *ModellFan*-Autor Ulf Lundberg gewesen, sich der Herausforderung dieser „Grundsanierung und Modernisierung" zu stellen und von ihr detailgenau zu berichten.

Modellbauspezialist

Der 1963 in Schweden geborene Modellbauer und Autor ist ein echtes „Schwergewicht" in der Schiffsmodellbau-Szene. Er hat sich auf den Maßstab 1:350 spezialisiert. Ulf Lundberg nimmt mit seinen Modellen regelmäßig an internationalen Wettbewerben teil und hat dabei bereits zahlreiche hochwertige Auszeichnungen und Preise entgegennehmen können.

Doch was könnte besser dafür werben, sich mit dieser interessanten Schiffsklasse und ihren Vertretern modellbauerisch zu beschäftigen, als das Fazit des achtseitigen Bauberichts in der Februarausgabe 2016 von *ModellFan*. Lassen wir also an dieser Stelle Ulf Lundberg persönlich zu Wort kommen mit einem kurzen Resümee seiner Arbeit am Schweren Kreuzer *Pola*: „Dieser Bau hat mir meine Bastelfreude zurückgegeben. Manchmal war es wie in meiner Jugend. Ich saß stundenlang im Bademantel am Basteltisch, um dann zu entdecken, dass ich Hunger hatte und es vielleicht Zeit wäre zu frühstücken. Moderne Bausätze und Zurüstteile in allen Ehren … etwas selbst zu schaffen oder umzubauen, ist immer noch etwas Besonderes!" ⚓



Mehr über das 1:350er-Modell erfahren Sie in der aktuellen Ausgabe von ModellFan, die seit 27. Januar am Kiosk erhältlich ist

Calypso wird wiederbelebt

Botschafter des Ozeans



Die weltweit populären TV-Produktionen Cousteaus machten die *Calypso* weltbekannt. Nun soll der Oldtimer aufwendig restauriert werden

Foto: Cousteau Society

Das Forschungsschiff *Calypso* gelangte in den 1970er-Jahren aufgrund diverser Filmproduktionen des französischen Meeresbiologen Jacques-Yves Cousteau zu einiger Berühmtheit. Mehr als 100 Filmprojekte wurden realisiert, bei denen das elegante Schiff stets eine Hauptrolle spielte.

1996 sank die 42 Meter lange Calypso im Hafen von Singapur nach einer Kollision mit einer Barkasse. Sie wurde gehoben, provisorisch instand gesetzt und im gleichen Jahr nach Marseille, später in die bretonische Stadt Concarneau geschleppt. 1997 verstarb Cousteau, Eigner der *Calypso* wurde der Verein L'Équipe Cousteau. Dieser gab nun kurz nach Jahresbeginn bekannt, dass es Ziel sei, „das Schiff komplett zu reparieren, damit es wieder zum Botschafter des Ozeans wird, wie es sein Kommandant wollte. Wir schätzen, dass es zwölf bis 18 Monate dauern wird, bis die *Calypso* wieder fahren kann." Die L'Équipe Cousteau teilte mit, dass ein „großzügiger und sehr motivierter internationaler Förderer" für das Projekt gewonnen werden konnte.

Ursprünglich handelte es sich bei der *Calypso* um ein US-Minensuchboot der *YMS*-Klasse. Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie zunächst als Fähre im Mittelmeer im Einsatz, bevor sie 1950 von dem irischen Bierbrauer Guinness gekauft wurde. Er stellte es Cousteau zur Verfügung, der es zum Forschungs- und Taucherbasisschiff umbauen ließ. Ab dem Jahr 1951 ermöglichte ihm die *Calypso* seine Expeditionen zur Erforschung der See. *UK*

Sehenswerter Anker

Viribus Unitis

Da das Marinemuseum im italienischen La Spezia momentan umgebaut wird, müssen seine Besucher das Haupttor des dortigen Marinestützpunktes benutzen. Dabei kommen sie an einer sonst nicht zugänglichen Beute aus dem Ersten Weltkrieg vorbei: einem Anker des Schlachtschiffs *Viribus Unitis*, ehemaliges Flaggschiff der österreichisch-ungarischen Marine. Das erste Schiff der *Tegetthoff*-Klasse war am 20. Juni 1911 auf der Werft Stabilimento Tecnico Triestino in Mulgs vom Stapel gelaufen und im Krieg kaum eingesetzt worden. Am 31. Oktober 1918 übergab es Vizeadmiral Nikolaus Horthy von Nagybánya – wie die gesamte in Pola stationierte k. u. k. Kriegsflotte – auf Befehl Kaiser Karls an den neu geschaffenen Staat der Serben, Kroaten und Slowenen. Obwohl dessen Flotte für neutral erklärt worden war, versenkten die italienischen Kampfschwimmer *Raffaele Rossetti* und *Raffaele Paolucci* die *Viribus Unitis* am 1. November 1918. Eine auf dem Anker befestigte Messingplatte mit ihren Namen erinnert bis heute daran. *DO*



Stiller Zeuge der Vergangenheit

Foto: Detlef Ollesch

Museumsschiff für Hamburg

Peking zurück in die Heimat?

Die Viermastbark *Peking* kehrt wahrscheinlich in diesem Jahr in ihren einstigen Heimathafen Hamburg zurück. In seiner Sitzung vom 12. November 2015 hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages mit der Bewilligung von 120 Millionen Euro an Bundesmitteln für den Bau eines Deutschen Hafenmuseums in Hamburg die wichtigste Hürde der geplanten Rückführung der *Peking* beseitigt. Schon seit Längerem will sich das New Yorker South Street Seaport Museum, in dessen Besitz sich die Bark zurzeit noch befindet, von dem stark sanierungsbedürftigen „Flying-P-Liner" trennen. Dieser soll auf einem Frachtschiff nach Deutschland gebracht werden und im Rahmen des Museumsprojekts neben den denkmalgeschützten 50er-Kaischuppen gegenüber der Elbphilharmonie seinen endgültigen Liegeplatz finden. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Pläne liegt bei der Stiftung Historische Museen Hamburg. Die laufenden Kosten des Museums soll Hamburg tragen. *DO*



Seit Jahrzehnten liegt die in Hamburg gebaute Viermastbark *Peking* im South Street Seaport Museumshafen in New York

Foto: picture-alliance/dpa

Minensuchboot der Bundesmarine

Schwimmendes Vereinsheim

Von den einstmals 30 Schnellen Minensuchbooten der *Schütze*-Klasse der Bundesmarine ist etwa die Hälfte inzwischen abgewrackt oder gesunken. Die restlichen Boote befinden sich überwiegend in privater Hand. Zu den wenigen Einheiten dieser Klasse, die der Öffentlichkeit immer noch zugänglich sind, gehört *Pluto*, die in ihrer einstigen Patenstadt Hameln auf der Weser liegt.

Nach der Kiellegung am 10. November 1958 auf der damaligen Schiffs- und Bootswerft Gebrüder Schürenstedt in Bardenfleth an der Unterweser nach Plänen von Abeking & Rasmussen, die auf den Geleit-Räumbooten der Kriegsmarine beruhten, in Holzbauweise gebaut, lief *Pluto* (M 1092) am 10. November 1960 vom Stapel. Das Boot gehörte wegen seiner Ausstattung mit Maybach-Motoren zur (Unter-)Klasse 341 und wurde am 19. Dezember desselben Jahres mit 31 Mann Besatzung beim 5. Minensuchgeschwader in Dienst gestellt, das zu diesem Zeitpunkt in Neustadt/Holstein stationiert war. Am 28. November 1967 verlegte das Geschwader und mit ihm die 1966/67 grundüberholte *Pluto* in den neuen Marinestützpunkt Olpenitz. Die Außerdienststellung des Bootes, das zunächst für eine Dienstzeit von 15 Jahren konzipiert worden war, datiert auf den 1. Juli 1987.



Foto: Detlef Ollesch

Der Minensucher *Pluto* dient heute als Ort für gesellige Runden

Nach einer mehrmonatigen Aufliegerzeit im Marinearsenal Wilhelmshaven überführten Angehörige der Marinekameradschaft Hameln den inzwischen desarmierten Minensucher im Januar 1988 auf eigenem Kiel in ihre Heimatstadt, wo er sich in einer viereinhalb Jahre dauernden Umbauphase in ein schwimmendes Vereinsheim verwandelte. So hat das Boot eine neue Verwendung. *DO*

Grab in Venedig

Seltenes Erinnerungsstück

Zu den wenigen Gegenständen, die heute noch im öffentlichen Raum an die frühere österreichisch-ungarische Kriegsmarine erinnern, gehört die Grabplatte der Gefallenen von U 12 in Venedig. Gebaut auf der Whitehead-Werft in Fiume (kroatisch: Rijeka, deutsch: St. Veit am Flaum), stellte das Boot am 31. August 1914 unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant (Kapitänleutnant) Egon Lerch in Dienst und verzeichnete seinen ersten Erfolg am 12. Dezember 1914 mit einem Torpedotreffer auf dem französischen Linienschiff *Jean Bart*, das dadurch zu einem monatelangen Werftaufenthalt gezwungen wurde. Einige Wochen später versenkte es ein griechisches Handelsschiff.



Das Grab ist auf einem nach Heer, Marine und Luftwaffe gegliederten Lageplan verzeichnet, was sein Auffinden erheblich erleichtert

Am 6. August 2015 wurde U 12 von dem italienischen Zerstörer *Rosolino Pilo* im Golf von Venedig durch Rammen schwer beschädigt und lief zwei Tage später unter Wasser auf eine Mine, womit sein Schicksal und das seiner Besatzung besiegelt waren. Die italienische Marine hob das Wrack und verschrottete es in Venedig. Die sterblichen Überreste der 17 Mann starken Besatzung wurden auf der venezianischen Friedhofsinsel San Michele beigesetzt. Die Grabplatte mit den Namen der Gefallenen, gewidmet von den Kameraden der ehemaligen k. u. k. Kriegsmarine und dem Österreichischen Schwarzen Kreuz, befindet sich auf dem militärischen Teil des Friedhofes. *DO*

MELDUNGEN

■ Stark beschädigt

Am 8. Januar 2016, gegen 6:40 Uhr, fuhr der Frachter *Evert Prahm* gegen die Schwebefähre über dem Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg. Der Fährführer wurde schwer verletzt, der einzige Passagier der Fähre erlitt leichte Verletzungen. Bei der Kollision wurden die Halteseile der Schwebefähre stark beschädigt. *GSW*



Foto: picture-alliance/dpa

Mitarbeiter der Schifffahrtsverwaltung begutachten die Havarie

■ Verstärkung

Der mehr als 25 Jahre alte, noch aus Sowjetbeständen stammende chinesische Flugzeugträger *Liaoning* bekommt einen Bruder. Nach Angaben des Ministeriumssprechers wird der neue Flugzeugträger 50.000 Tonnen verdrängen, einen konventionellen Antrieb haben und mit Kampfflugzeugen vom Typ J-15 ausgerüstet werden. Das Schiff wird in Dalian konstruiert. *GSW*



Foto: picture-alliance/AP Images

Gute Aussichten auf einen zweiten Flugzeugträger

■ Ausstellung

Das Museum am Wasserturm im holsteinischen Hohenlockstedt präsentiert vom 7. Februar bis 8. Mai 2016 eine Sonderausstellung über den Kleinen Kreuzer *Emden* der Kaiserlichen Marine mit zahlreichen Exponaten. Die Ausstellung ist sonntags von 14 bis 16.30 Uhr sowie nach Vereinbarung geöffnet. Kontakt: Tel. 04826 8327. *DO*



DETAILS: Den Besucher erwartet eine Fülle von Ausstellungsstücken zur dänischen Seefahrtsgeschichte



GESPENSTISCHE SZENERIE: Das Seenotrettungsdiorama in liebevoller Gestaltung

Alle Fotos: Detlef Ollesch

Sehenswert

Unter einem Dach

Das Seefahrts- und Marinemuseum im dänischen Aalborg

Von Detlef Ollesch

Rund um das U-Boot *Springeren* und das Schnellboot *Søbjørnen* wurde in Aalborg ab 1990 eine Sammlung aufgebaut, die – am 24. Mai 1992 durch Seine Königliche Hoheit Prinzgemahl Henrik eröffnet – ständig gewachsen ist und dem Besucher inzwischen auf einer Gesamtfläche von 15.000 Quadratmetern einen Einblick in unterschiedliche Bereiche der dänischen Seegeschichte vermittelt. Dabei spannt sich der Bogen von der regionalen Bedeutung der Seefahrt (Aalborg ist seit der Wikingerzeit ein wichtiger Handelsplatz und war von 1912 bis 1988 ein bedeutender Werftstandort) über das Fahrwasserwesen bis zur Marine. Letztere dominiert das Museum nicht nur durch die beiden komplett erhaltenen und begehbaren Großexponate, sondern sie trägt auch wesentlich zum internationalen Touch der sonst eher auf Dänemark bezogenen Sammlung bei.

NATIONALSTOLZ: Auch maritime Uniformen des Königreichs Dänemark dürfen nicht fehlen

Ob Rüstungsgüter ausländischer Herkunft aus der Zeit des Kalten Krieges und des Zweiten Weltkrieges oder Modelle sowie Bilder von Kriegsschiffen der letzten 250 Jahre, alles steht in einer Wechselwirkung zu Verbündeten und ehemaligen Feinden. So wurde die *Søbjørnen* zwar in Kopenhagen gebaut, das aber nach britischen Plänen. Und zwei ihrer drei Schwesterschiffe stammten direkt von Vosper in Plymouth. Das größte Ausstellungsstück deutscher Herkunft, ein bemannter Torpedo vom Typ „Marder“, teilt sich die Bootshalle mit einem Marinehubschrauber des französischen Typs „Alouette III“ und mehreren Booten der Königlichen Yacht *Dannebrog*.

In den Innenräumen des Museums erfährt der Besucher unter anderem Einzelheiten zum „Kanonenbootkrieg“ von 1807 bis 1814. Das mit Napoleon I. verbündete Dänemark – von den Engländern seiner eigentlichen Flotte beraubt – attackierte die überlegene Royal Navy damals in heimischen Gewässern mit kleinen Kanonenbooten, die sich immer wieder in den Schutz der zahlreichen Küstenbatterien zurückziehen mussten. Die Militärabteilung zeigt neben zahlreichen Schiffsmodellen, Bildern und Dokumenten einen Querschnitt dänischer Marineuniformen aus Vergangenheit und Gegenwart. Die Waffensammlung reicht von Blank- und Handfeuerwaffen über Artillerie – einschließlich einer eher seltenen Nordenfeldt-Mitrailleuse – bis zum modernen See-Luft-Flugkörper vom Typ „Sea Sparrow“. Weiter erwähnenswert sind die Tauchergeräte einschließlich einer Dekompressionskammer von 1902 und eine umfangreiche Funkgerätesammlung.

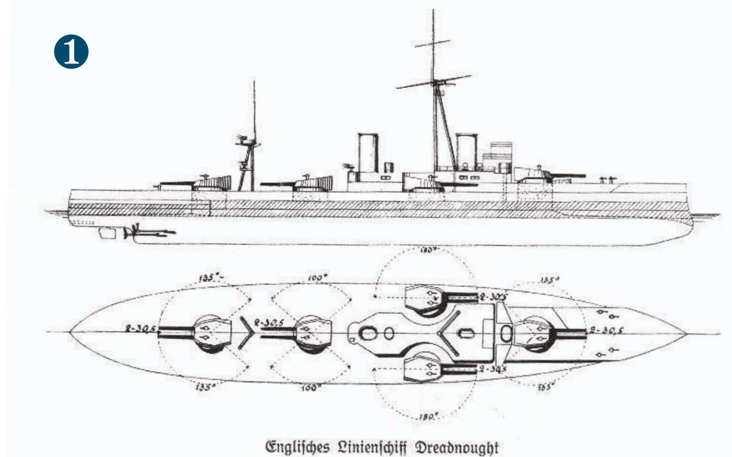
Der Küstenrettung und den Seezeichen des dänischen Farvandsvæsenet (Fahrwasserwesens) widmet sich das Museum anhand vieler Originalgegenstände. Die Ausstellungsbereiche zum Schiffbau und dem Aalborger Hafen stützen sich naturgemäß überwiegend auf Modelle, Dioramen, Zeichnungen und Fotos. Aber auch hier ist es gelungen, beispielsweise durch die Präsentation der echten Einrichtung eines Schiffsmaklerkontors, diesen Teil der maritimen Geschichte begreifbar zu gestalten. Die größtenteils dreisprachig (dänisch, englisch und deutsch) gehaltenen Erläuterungen sorgen dafür, dass auch der ausländische Besucher versteht, was er betrachtet. ⚓

ANSCHRIFT

Das Aalborger Marine-Museum hat von Oktober bis April täglich von 10 bis 16 Uhr und von Mai bis September täglich von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Vom 23. bis 26. Dezember sowie am 31. Dezember und 1. Januar ist es geschlossen.
Der Eintrittspreis beträgt für Erwachsene 80 Kronen (zirka 10,70 Euro), für Kinder bis 14 Jahren 40 Kronen. Es gibt ein Kombi-Ticket für den zusätzlichen Besuch des Aalborger Verteidigungs- und Garnisonsmuseums für 100/50 Kronen, dessen Erwerb militärhistorisch Interessierten zu empfehlen ist. www.aalborgmarinemuseum.dk

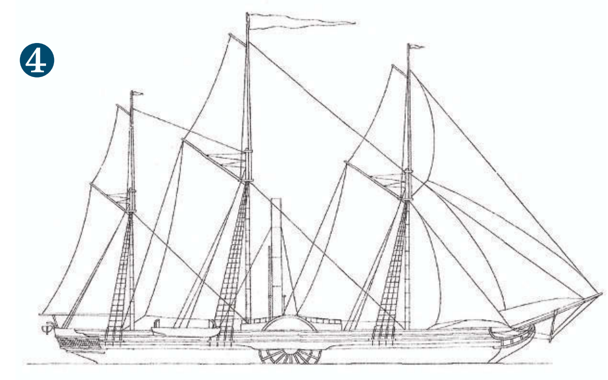
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?













Silbenrätsel

Bilden Sie aus den folgenden Silben zehn Begriffe als Antworten auf die unten stehenden Fragen und notieren Sie den Buchstaben, welcher der hinter der Definition angegebenen Zahl entspricht. Bei richtiger Lösung ergeben die jeweiligen Buchstaben – von oben nach unten gelesen – das gesuchte Lösungswort.

AK - BAUM - BOO - DEE - DI - ER - FA - FEN - FER - FEU - GA - GEL - KAL - KE - KLIP - LAN - LE - LER - LEUCHT - LI - MA - NA - NAND - NEN - ONS - PAN - PAN - PER - PFEI - SEI - TAN - TE - TE - TE - TERN - THER - TI - TO - VI

1. Niederdeutsche Bezeichnung für die Vitalienbrüder (5)
2. Letzte Seeschlacht mit Riemenkriegsschiffen (7)
3. Von Oliver Cromwell 1651 erlassenes Gesetz zur Förderung des nationalen Seehandels (5)
4. Der erste Weltumsegler (12)
5. Schwimmendes oder an Land aufgestelltes Seezeichen mit starker Lichtquelle (2)
6. Schnellsegler mit sehr scharfen Linien (7)
7. Umgangssprachliche Bezeichnung für Hochseetorpedoboote der Kaiserlichen Marine (7)
8. Mit diesem Kanonenboot erreichte Korvettenkapitän Behnisch am 1. Juli 1911 Agadir (2)
9. Achtungs- und Ehrenbezeugungssignal (12)
10. Abdichten von Nähten und Fugen in Holzdecks und -wänden mit Werg (1)

Quelle: Erik Krämer/Rätselagentur Rätselstunde/www.raetselstunde.com

Lösungen:

Bilderrätsel
1. HMS *Dreadnought*
2. Deutscher Zerstörer Typ 36A
3. Französische kleine Fregatte *Boudeuse* (Stapellauf 1763)
4. Lloyd's Dampfer *James Watt*
5. SMS *Niobe*, Segelschulschiff der preußischen Marine, vor Anker

Silbenrätsel
1. Likedeeler, 2. Lepanto, 3. Navigationsakte, 4. Ferdinand Magellan, 5. Leuchtfeuer, 6. Klipper, 7. Tannenbaumboote, 8. *Panther*, 9. Seitepfeifen, 10. kalfatern
Lösungswort: Doggerbank

Christian Tröster

Erste maritime Adresse



Christian Tröster: *Museumsführer Internationales Maritimes Museum Hamburg*. Koehler Verlag, Hamburg 2015, 200 Seiten, 9,95 Euro

Seit Eröffnung 2008 im ältesten Hafenspeicher der Hansestadt ist das IMMH international zu einer der ersten Adressen für maritime Geschichte geworden. Dieser neu erschienene Museumsführer berichtet über das, was der Besucher auf etwa 12.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche und in neun Stockwerken (genannt: Decks) entdecken kann. Christian Tröster ist es gelungen, auf 200 Seiten und vielen Abbildungen die enorme Vielfalt der ausgestellten Objekte darzustellen und zu umreißen.

Beginnend mit einer Einführung, wie dieser Museumsführer zu benützen ist (mittels einer Schnittzeichnung des Museums), folgen einzelne Kapitel, die jeweils das Hauptthema und die dazugehörigen Exponate eines jeden Decks behandeln, wobei als „Highlight" immer eines der wichtigsten Exponate hervorgehoben wird. Die textliche Abfolge im Buch entspricht einem möglichen Rundgang über das jeweilige Deck. So führt das Buch den Besucher von Deck zu Deck und vermittelt gleichzeitig viele Hintergrundinformationen zu den Hauptthemen:

Die Entdeckung der Welt
Schiffe unter Segel
Die Geschichte des Schiffbaus
Zeughaus der Geschichte
Marinen der Welt
Handels- und Passagierschifffahrt
Expedition Meer: Das letzte Geheimnis der Erde
Schatzkammer und Kunstmaleratelier Uwe Lütgen
Kunstsammlung und Marinemalerei
Schiffsminiaturen

Der Führer schließt mit einigen kurzen Kapiteln über den Gründer des Museums, Prof. Peter Tamm, und über die Geschichte von Sammlung und Gebäude. Da es nahezu unmöglich ist, die Fülle mit einem einzigen Besuch zu erfassen, kann dieser Führer auch dazu dienen, nach dem Besuch das Gesehene noch einmal nachzulesen und zu verarbeiten und dabei viel Wissenswertes zu erfahren – oder davor.

Mit diesem hervorragenden Museumsführer hat ein an den Facetten der maritimen Menschheitsgeschichte interessierter Besucher die Möglichkeit, sich umfangreich zu informieren und seinen Rundgang zu einem unvergesslichen Erlebnis werden zu lassen. Ein kostengünstiges Buch, das in keiner Bibliothek fehlen sollte. *Wolfgang Bohlayer*

Sven Claußen

Kompakt und sorgfältig recherchiert



Sven Claußen: *Die Seenotretter – 150 Jahre DGzRS*. 168 Seiten, 230 Abbildungen, Sutton Verlag, München, 29,99 Euro

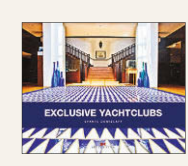
Über das 150. Jubiläum der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) am 28. Mai 2015 wurde bereits viel geschrieben und berichtet. Aktuell präsentiert Dr. Sven Claußen ein neues Buch über den maritimen Such- und Rettungsdienst. Keinesfalls ein verspäteter Nachzügler! Denn der Autor bringt neue Aspekte in das Buch ein: Die „Woche der Seenotretter" anlässlich des Jubiläums sowie der Bau des neuesten Seenotkreuzers *Ernst Meier-Hedde*. Natürlich dürfen die Standards zum Thema nicht fehlen.

Mit viel Detailwissen beschreibt Sven Claußen die Geschichte des deutschen Seenotrettungswerks und seine neuzeitliche Entwicklung. Dabei beleuchtet er neben den DGzRS-Stationen an der Nord- und Ostseeküste auch die Zentrale in Bremen mit der Seenotleitung, dem Werftbetrieb, dem Ausbildungszentrum sowie den organisatorischen Strukturen. Ebenso wird der Rettungsdienst während des Zweiten Weltkriegs und in der DDR dokumentiert. Besondere Aufmerksamkeit widmet Claußen der DGzRS-Flotte.

Ihm gelingt eine lückenlose Aufstellung der Ruderrettungsboote seit 1865, um anschließend den Bogen über die Ära der Motorrettungsboote, Seenotkreuzer und der kleineren Seenotrettungsboote zu spannen. Diverse Themen, die er aufgreift, sucht der Leser in vergleichbaren Publikationen vergebens. So stellt der Autor den denkmalgeschützten Museumsseenotkreuzer *Bremen* dar und berichtet unter anderem über den spektakulären Transport des 44 Meter langen Seenotkreuzers *John T. Essberger* zu Wasser und über Land ins Technikmuseum Speyer. Ein kompaktes, sorgfältig recherchiertes und reich bebildertes Werk. *Ulf Kaack*

Svantje Domizlaff

Alles exklusiv



Svantje Domizlaff: *Exclusive Yachtclubs*. Delius Klasing, Hamburg 2015, 9,90 Euro

Unter den Yachtclubs in aller Welt gibt es einige wenige, die durch ihre Geschichte, ihre sportlichen Aktivitäten und ihre gesellschaftliche Vorbildfunktion herausragen. Der Titel *Exclusive Yachtclubs* eröffnet mit hervorragendem Bildmaterial den Blick hinter ihre Türen. New York, Monaco, London: Aus einst exzentrischen Alt-Herren-Zirkeln sind Unternehmen mit modernen Strukturen gewachsen. Bereit und fähig, großen Segelsport zu organisieren. Dementsprechend pflegen und bewahren die Yachtclubs bis heute Werte wie Tradition, Sportsmanship, Seemannschaft und Etikette. Svantje Domizlaff entwirft ein umfangreiches Porträt. *Ulf Kaack*

Hans Joachim Koerver

Neues zum U-Boot-Krieg



Hans Joachim Koerver: *Krieg der Zahlen – Deutscher Ubootkrieg, britische Blockade und Wilsons Amerika 1914–1919.* Band I: *Die Ära Tirpitz 1914 bis 1916.* 250 Seiten, LIS Verlag, Steinbach 2015, 44,90 Euro

Das Mitglied der Regionalgruppe NRW der DGSM, Hans Joachim Koerver, hat nach intensiven Forschungen in deutschen und britischen Archiven ein neues Buch zum Ersten Weltkrieg vorgelegt. Koerver, der seine Bücher bisher in englischer Sprache veröffentlichte, legt hier erstmals einen Teil seiner Forschungsergebnisse in deutscher Sprache vor. In Großbritannien gehört Koerver zu den führenden *U-Boat Historians*. So hat er unter anderem im abgelaufenen Jahr an der BBC-Dokumentation *Legendäre Seeschlachten des Ersten Weltkriegs* mitgewirkt.

In der Reihe *Krieg der Zahlen – Deutscher Ubootkrieg. Britische Blockade und Wilsons Amerika 1914–1919* ist jetzt der erste Band unter dem Titel *Die Ära Tirpitz* erschienen, der die Jahre 1914 bis 1916 behandelt. Das Werk dringt tief in den Zeitgeist des frühen 20. Jahrhunderts ein und zeigt die verbrecherischen Handlungen der beteiligten Militärs auf beiden Seiten klar auf. Der Autor weist überzeugend nach, dass die Versenkung der *Lusitania* im Mai 1915 und weiterer Passagierdampfer (*Arabic*, *Sussex*) auf Befehl der Kaiserlichen Marine erfolgte, sprich Großadmiral Tirpitz. Er setzt neue und alte deutsche und britische Akten sowie Zeitzeugenaussagen zu einem verblüffenden Bild zusammen. Besonders verwirrend ist der Nachweis, dass die U-Boote der Kaiserlichen Marine nicht einheitlich geführt wurden, sondern je nach Kriegsschauplatz unterschiedliche Prioritäten hatten. Während der U-Boot-Krieg im Mittelmeer nach Prisenordnung geführt wurde, hatten die U-Boote der Hochseeflotte in Nordsee und Atlantik gänzlich anders lautende Befehle.

Die U-Boot-Flottille Flandern, ein Teil des Marinekorps Flandern, unterstand als Reichstruppe weder der Preußischen Armee noch der Führung der Hochseeflotte. Hier weist der Autor die direkte Steuerung durch das Reichsmarineamt und Admiral von Tirpitz für eigene politische Zwecke nach. Die Darstellung zeigt klare Kante und arbeitet den Militarismus des wilhelminischen Deutschlands in beeindruckender Weise heraus. Koerver zeigt auf, dass die Kaiserliche Marine vielfach unabhängig und gegen den Willen und die Befehle von Kaiser Wilhelm II. und der politischen Leitung unter Reichskanzler Bethmann Hollweg agierte.

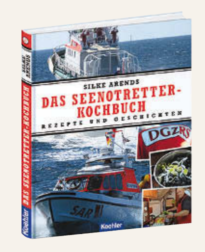
Daneben wird auch die Entwicklung der völkerrechtswidrigen britischen Aushungerungsblockade eingehend beleuchtet.

Allen, die auf dem neuesten Stand der Wissenschaft diskutieren wollen, sei dieser Band wärmstens empfohlen.

Ronald Hopp

Silke Arends

Satte Sache

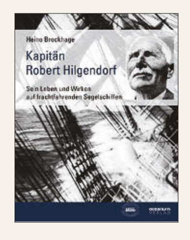


Silke Arends: *Das Seenotretter-Kochbuch. Rezepte und Geschichten.* Koehler, Hamburg 2015, 112 Seiten, 19,95 Euro

Dieses Kochbuch ist höchst ungewöhnlich, denn es versammelt keine Rezepte von Starköchen oder von Muttern, die wir schon dutzendweise im Schrank haben. Nein, diese Zusammenstellung unter der Regie der Journalistin Silke Arends und der beliebten Moderatorin Bettina Tietjen geht auf Alltäglichkeiten an Bord von Schiffen der DGzRS zurück und ist von Menschen verfasst, die dann aufs Meer hinausfahren, wenn andere im sicheren Hafen sind. Die Seenotretter brauchen für ihre kraftraubende und nervenzerrende Arbeit vor allem eines: Energie, die sie nicht aus einem Drei-Sterne-Firlefanz ziehen, sondern aus richtigem Essen. So erfahren wir auf humorvolle und unterhaltende Weise, was außer Schlickwürmern noch in einer „Schlickwurmpfanne" ist, wie „Huhn auf Dose" geht oder warum Vormann Steffens seinen Grünkohl so zubereitet und nicht anders. Alles lecker, deftig, satt – und mit vielen Geschichten von spannenden Rettungsfahrten, vom Leben an Bord und mit Bildern rund um die DGzRS. *GSW*

Heino Brockhage

Das Leben des Düwels von Hamburg



Heino Brockhage: *Kapitän Robert Hilgendorf. Sein Leben und Wirken auf frachtfahrenden Segelschiffen.* Oceanum, Wiefelstede 2015, 19,90 Euro

Brockhage legt das Ergebnis seiner jahrelangen Forschungen über den legendären Kapitän der „Flying P-Liner" der Hamburger Reederei F. Laeisz vor. Seine mit sehenswerten Bildern aus dem Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven originell illustrierte Biografie spürt vor allem dem beruflichen Aufstieg des vom Stettiner Haff stammenden Hilgendorf nach. Er war der bekannteste deutsche Segelschiffsführer, der zuletzt die Fünfmastbark *Potosi* nach dem Motto „Fix oder nix" zu Rekorden hetzte, den damals größten frachtfahrenden Segler in der Salpeterfahrt zur Westküste Südamerikas. Brockhage leuchtet nicht jeden Charakterzug des „Düwels von Hamburg" und „Treibers" aus, wie Hilgendorf wegen seiner Härte genannt wurde, aber er zeichnet insgesamt ein anschauliches Porträt. Dass es erscheinen konnte, ist auch der Förderung durch die „Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft" zu verdanken. *Harald Focke*

Weltwissen

Typus Orbis Terrarum: Weltkarte des flämischen Geografen und Karthografen Abraham Ortelius (1527–1598) aus dem Atlas *Theatrum Orbis Terrarum*, der von einem Antwerpener Bankier und Reeder finanziert wurde und mit 70 Karten das karthografische Wissen des 16. Jahrhunderts zusammenfasste. Kupferstich von 1571

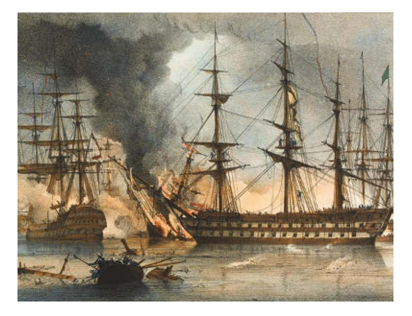
Foto: picture-alliance/Prisma Archivo


S TERRARVM
Mongol.
Tartaria
Canthaio
China.
Turchestan
Persia
India orientalis
Arabia
AFRICA
Aegyptus
Nubia
Manicongo
OCEANVS AETHIOPICVS
MAR DI INDIA
Lantchidol mare
Vastissimas hic esse regiones ex M. Pauli Ven. et Lud. Vartomanni scriptis peregrinationibus constat.
Psitacorum regio
L I S N O N D V M C O G N I T A.
REBVS HVMANIS, CVI AETERNITAS
TA SIT MAGNITVDO. CICERO.



Skagerrak 1916

Größte Seeschlacht der Geschichte: Am Nachmittag des 31. Mai 1916 trafen rund 80 Seemeilen westlich der Jammerbucht die Spitzenschiffe von Hochseeflotte und Grand Fleet aufeinander. Bis zum 1. Juni folgten gewaltige Verluste auf beiden Seiten. In Deutschland als Triumph gefeiert, bestätigte der Ausgang aber letztlich die englische Seeherrschaft. Unser Titelthema widmet sich ausführlich Hergang und Verlauf dieser epochemachenden Seeschlacht.



Navarino 1827

An der Westküste der Halbinsel Peloponnes erlitt die türkisch-ägyptische Flotte gegen ein vereinigtes Geschwader Russlands, Frankreichs und Englands eine entscheidende Niederlage.

„Grand Old Lady“

Neue Maßstäbe: Berühmt wurde die 1907 in Dienst gestellte *Mauretania* durch ihre außerordentliche Geschwindigkeit. Bereits auf der Jungfernfahrt holte der Liner das Blaue Band für die schnellste Atlantik-Überquerung.





U-Boot-Krieg

Nordatlantik: 1943 stiegen die Verluste deutscher Unterseeboote dramatisch an, doch Großadmiral Karl Dönitz hoffte, der Geleitzugschlacht mit neuen Waffen und Geräten wieder Impulse geben zu können.

Außerdem in der nächsten Ausgabe:

Entwicklung der **Schiffsartillerie**. Deutsche **Flottenträume** im 19. Jahrhundert. Das abenteuerliche Leben des **Hark Olufs**. Alltag auf einem **Großkampfschiff** (Teil 2). Interview mit der Tochter des *Graf Spee*-Kommandanten Kapitän z. S. **Hans Langsdorff**. Und viele weitere spannende Beiträge. Lassen Sie sich überraschen!

SCHIFF Classic erscheint ab sofort sechs Mal im Jahr: Die nächste Ausgabe liegt bereits am 11. April 2016 am Kiosk!

Fotos: Ingo Thiel, picture-alliance/Heritage Images, Sammlung GSW (2)

Nr. 12 | 2/2016 | März, April | 4. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 88 | 44. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a.D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Herstellungsleitung Nils Schleusner

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

Militär & Geschichte, AUTO CLASSIC, TRAKTOR CLASSIC, FLUGMODELL, ELEKTROMODELL, TRAKTOR XL, LOK MAGAZIN, BAHN EXTRA, STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.




Faszination Militärgeschichte
Jetzt am Kiosk!
2/2016 März | April
€ 5,50
Das Magazin für Militärgeschichte
Clausewitz
Thorn 1945
Dramatischer Ausbruch aus der Festung
Trafalgar 1805
Englands größter Sieg
Krieg in Somalia
Warum der Konflikt niemals aufhört
Ludwig Beck
Vom NS-Helfer zum Widerständler
1914–1918
MILITÄR UND TECHNIK
Leopard 2
Warum er als der beste Kampfpanzer der Welt gilt
Februar/März 2016
Nr. 2/2016
€ 4,20
Militär & Geschichte
BILDER ▪ TATSACHEN ▪ HINTERGRÜNDE
Budapest 1944/45
Kesselschlacht um Ungarns Hauptstadt
Puma
Spähpanzer der Wehrmacht
Sedan 1870
So gelang der überwältigende Erfolg gegen Frankreich
STRATEGIE & TAKTIK
Giftgas an der Front
Die heimtückischste Waffe des Ersten Weltkriegs
VERBÄNDE & EINHEITEN
Green Berets
Wie die Special Forces in Vietnam kämpften
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.clausewitz-magazin.de/abo
www.militaer-und-geschichte.de/abo


MODELLE, DIE ÜBERZEUGEN.
Museums-Qualität vom Besten!
AMATI
Die hochwertigen Laser-Baukästen im Exclusiv-Vertrieb von
krick
BLERIOT XI 1909
Maßstab 1:10
Spannweite 84 cm
Bestell-Nr. 25201
ENDEAVOUR 1934
Maßstab 1:35
Länge 115 cm
Bestell-Nr. 25082
und andere Americas Cupper in 1:35 und 1:80
ARNO XI FERRARI
auch fernsteuerbar
Maßstab 1:8
Länge 79 cm
Bestell-Nr. 25030
MOTORBOOT TYP AQUARAMA
auch mit Antriebssatz erhältlich
Maßstab 1:10, Länge 85 cm
Bestell-Nr. 25035
WIKINGERSCHIFF
Maßstab 1:50, Länge 44 cm
Bestell-Nr. 25006
Den aktuellen Krick Modellkatalog erhalten Sie im Fachhandel oder gegen Einsendung eines 5.- Euro Scheines im Brief (Ausland 10.- Euro) direkt zugesandt.
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen
www.krick-modell.de